Commission des revendications des Indiens

Bande de Betsiamites

Objet du rapport : Route 138 et au pont de la rivière Betsiamites

Indian Claims Commission

Commission des revendications des Indiens

Le 1er avril 2005

Au chef Raphaël Picard
Conseil de bande de Betsiamites

À l'honorable Andy Scott
Ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien

À l'honorable Irwin Cotler
Ministre de la Justice et procureur général du Canada

Objet : Enquêtes sur les revendications de la Bande de Betsiamites relatives à la route 138 et au pont de la rivière Betsiamites

Le Conseil de bande de Betsiamites a adressé sa demande à la Commission dans une lettre datée du 5 juin 2000, suivie d'une résolution du conseil de bande datée du 28 novembre 2000. Le 13 juin 2000, la Commission a accepté cette demande.

Compte tenu de l'acceptation des revendications par le Canada, la Commission a mis fin à ses enquêtes sur les revendications de la Bande. Le présent rapport, que nous avons l'honneur de vous présenter, fait état de notre examen de l'historique des revendications et résume les événements en cause.

POUR LA COMMISSION DES REVENDICATIONS DES INDIENS

Sheila G. Purdy
Commissaire (présidente)

Alan C. Holman
Commissaire

Mailing address/Adresse postale
P.O. Box/C.P. 1750
Station/Succursale "B"
Ottawa, Canada K1P 1A2

Physical address/Adresse municipale
Éd. Enterprise Building
Suite 400 - 427 *ouest, av. Laurier Ave. West*
Ottawa, Canada K1R 7Y2

Tel (613) 943-2737 *Fax* (613) 943-0157
www.indianclaims.ca

CANADA

105-05417/

COMMISSION DES REVENDICATIONS DES INDIENS

BANDE DE BETSIAMITES

ENQUÊTES RELATIVES À LA ROUTE 138 ET AU PONT DE LA RIVIÈRE BETSIAMITES

COMITÉ

Sheila G. Purdy, commissaire (présidente du comité)
Alan C. Holman, commissaire

CONSEILLERS JURIDIQUES

Pour la Bande de Betsiamites
Robert Mainville

Pour le gouvernement du Canada
Carole Vary et Sophie Picard

Auprès de la Commission des revendications des Indiens
John B. Edmond

Mars 2005

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE v

PARTIE I INTRODUCTION 1

Contexte des enquêtes 1
Mandat de la Commission 1

PARTIE II CONTEXTE HISTORIQUE 5

Création de la réserve 5
Projets de construction d'une route, 1900–1927 7
Projet de la municipalité des Sept-Cantons-Unis 7
Transfert de responsabilité à la province 8
Participation financière des Affaires indiennes 9
Les premiers travaux de construction, 1928–1938 11
Les travaux de la route : une forme d'assistance économique 13
Utilisation des fonds de la bande 14
Prise en charge de la route par le Québec, 1938–1950 17
La question du droit de passage refait surface 17
Reprise des démarches en vue du transfert de titre, 1944 21
Le pont de la rivière Betsiamites et l'emprise routière, 1950–1968 24
Projet de pont 24
Négociations entre le Conseil de bande et la province 26
Approbation par les résolutions du conseil de bande des 7 et 27 juillet 1955 28
Droit de passage et compensation 29
L'élargissement de la route 15 et la question du droit de passage, 1964–1968 32
La position du Québec sur la question de la compensation 34
La compensation : le pavage des rues du village de Betsiamites 35
Le statut de la route 15, 1968--1999 37
Efforts pour en préciser le statut, 1968–1969 37
Le Conseil de bande présente des revendications, 1977–1999 38
Enquête de la Commission des revendications des Indiens, 2000–2004 42

PARTIE III QUESTIONS EN LITIGE 43

PARTIE IV CONCLUSION 45

ANNEXES

A Bande de Betsiamites : Enquêtes relatives à la Route 138 et au pont de la rivière Betsiamites – décision provisoire 47
B Offre du gouvernement du Canada d'accepter la revendication 49
C Enquêtes sur les revendications de la Bande de Betsiamites relatives à la route 138 et au pont de la rivière Betsiamites 51
D Ordonnance de la Commission des revendications des Indiens, 15 mars 2004 53

SOMMAIRE

BANDE DE BETSIAMITES : ENQUÊTES RELATIVES À LA ROUTE 138 ET AU PONT DE LA RIVIÈRE BETSIAMITES
Québec

Le présent rapport est répertorié Commission des revendications des Indiens, *Bande de Betsiamites : Enquêtes relatives à la route 138 et au pont de la rivière Betsiamites* (Ottawa, mars 2004).

Le sommaire n'est fourni qu'à des fins de recherches. Pour un compte rendu complet de l'enquête, le lecteur est prié de consulter le rapport publié.

Comité : S.G. Purdy, commissaire (présidente du comité), A.C. Holman, commissaire

Droit de passage – route – pont – expropriation; *Loi sur les Indiens* – expropriation

LA REVENDICATION PARTICULIÈRE

La Bande de Betsiamites a présenté, en mai 1995, au ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (MAINC) deux revendications particulières dans lesquelles elle allègue que des terres de réserve, prises aux fins d'une route provinciale et d'un pont, n'ont jamais été cédées au Canada et transférées à la province de Québec, ou expropriées avec le consentement du gouverneur en conseil. En avril 1999, le MAINC a rejeté les revendications, à la suite de quoi la bande a demandé à la Commission des revendications des Indiens (CRI) de faire enquête sur les deux revendications, la première liée à la construction de la route138 (autrefois la route 15) traversant la réserve et la seconde, au pont enjambant la rivière Betsiamites dans la réserve, construit pour répondre aux besoins de la route. Ayant accepté de faire enquête sur les revendications, la CRI a tenu une audience publique en juin 2001, et une audience en mai 2002 pour recueillir le témoignage d'un ancien employé du MAINC. La CRI a aussi statué en août 2002 que 83 documents déposés par le Canada seraient admis en preuve, car ils permettaient d'établir si les documents de la bande avaient été rédigés en anglais seulement. Avant que la CRI ait terminé ses travaux, le ministre des Affaires indiennes a accepté les deux revendications particulières aux fins de négociation.

CONTEXTE

En 1924, la Bande de Betsiamites adopte une résolution du conseil de bande (RCB) permettant « que le gouvernement provincial du Québec construise une route de colonisation à travers [sa] réserve de Bersimis » et demandant « que le ministère des Affaires indiennes prenne des arrangements en vue de l'octroi du droit de passage pour une telle route, conformément à [ses] meilleurs intérêts ». En 1928, le MAINC assume la pleine responsabilité financière de la construction, qui commence sans que le droit de passage ait été accordé au gouvernement du Québec. Le manque de fonds au cours des années de la crise économique contribue aux retards dans la réalisation de la route mais, en 1932, l'agent des Indiens recommande que la construction reprenne de façon à donner du travail aux membres de la bande. Le MAINC demande à la bande d'approuver l'utilisation de ses fonds pour aider à financer les travaux routiers dans la réserve et certains éléments de preuve montrent que la bande aurait approuvé une dépense de 2 000 $ à cette fin. Après 1938, le gouvernement du Québec assume l'entière responsabilité de terminer la route dans la réserve. Lorsque la route est enfin terminée en 1942, le gouvernement fédéral détient encore le titre de propriété sur les terres de réserve prises pour la route.

La seconde revendication particulière touche le projet, en 1954, visant à remplacer le traversier sur la rivière Betsiamites par un pont afin de répondre à l'augmentation de la circulation sur la route. L'emplacement proposé du pont exigeait des terres de réserve additionnelles et, avec l'approbation de la bande, le MAINC donne au Québec la permission de construire le pont, qui est terminé en 1958. De temps à autre, des fonctionnaires fédéraux informent le Québec de l'exigence d'obtenir un droit de passage sur les terres de réserve prises pour la route et le pont, mais la démarche n'est jamais menée à terme.

L'audience publique a révélé que, dans les années 1970, les membres de la bande avaient appris que le droit de passage de la route n'avait jamais été transféré au Québec. Par la suite, la bande a adopté comme position que dans ses négociations avec la province, elle ne céderait pas de terres pour cette emprise mais exigerait plutôt une compensation pour l'utilisation passée des terres ainsi qu'un loyer pour l'usage futur. Après l'échec des tentatives visant à négocier un règlement avec le Québec, la bande a présenté ses revendications particulières au MAINC en 1995.

QUESTIONS EN LITIGE

Le Canada a-t-il manqué à ses obligations légales en ce qui concerne la route 15 (maintenant la 138) à l'intérieur de la réserve de Betsiamites? Le Canada a-t-il manqué à ses obligations légales en ce qui concerne le pont sur la rivière Betsiamites et sa bretelle d'approche? Le Canada a-t-il manqué à ses obligations légales entre 1928 et 1939 en prélevant des fonds de la Bande de Betsiamites détenus en fiducie pour les fins de chemins situés à l'intérieur de la réserve de Betsiamites?

CONCLUSIONS

La CRI n'a tiré aucune conclusion. Avant que les travaux soient terminés, en janvier 2004, le Canada a accepté de négocier le réglement des deux revendications particulières.

RÉFÉRENCES

En plus des diverses sources indiquées ci-après, les enquêtes de la CRI reposent sur des témoignages et une recherche documentaire dont les sources sont données dans le rapport.

Traités et lois mentionnés

Acte pour mettre à part certaines étendues de terre pour l'usage de certaines tribus de sauvages dans le Bas-Canada, Statuts de la province du Canada 1851 (14–15 Vict.); *Loi des Indiens*, SRC 1927, *Loi sur les Indiens*, SRC 1952.

Autres sources mentionnées

MAINC, *Dossier en souffrance : Une politique des revendications des autochtones - revendications particulières* (Ottawa, ministre des Approvisionnements et des Services, 1982), p. 20; repris dans (1994)1 ACRI 187, p. 196; Claude Gélinas, *Entre l'assommoir et le godendart. Les Atikamekw et la conquête du Moyen-Nord québécois, 1870–1940* (Sillery, Septentrion, 2003).

CONSEILLERS JURIDIQUES, PARTIES, INTERVENANTS

R. Mainville pour la Bande de Betsiamites; C. Vary, S. Picard pour le gouvernement du Canada; J. B. Edmond auprès de la Commission des revendications des Indiens.

PARTIE I

INTRODUCTION

CONTEXTE DES ENQUÊTES

En mai 1995, la Bande de Betsiamites[1] présentait deux revendications particulières au gouvernement du Canada : la route 138 et la réserve de Betsiamites; et le pont de la rivière Betsiamites[2]. Ces deux revendications touchent le titre de propriété sur les terres utilisées pour la construction de la route traversant la réserve et connue à l'origine sous l'appellation de route 15, soit l'actuelle route 138. Ces terres n'ont jamais été formellement cédées à la Couronne fédérale et transférées à la province de Québec, ou expropriées avec le consentement du gouverneur en conseil.

Le dossier de la route 138 et du pont de la rivière Betsiamites constitue une véritable saga administrative, caractérisée par des délais de procédures et des démarches bureaucratiques qui s'étalent sur plus de quarante ans. La construction du tronçon de la route se trouvant dans les limites de la réserve de Betsiamites commence à la fin des années 1920. À quelques reprises dans les décennies suivantes, la question du statut légal des terres utilisées pour cette route est soulevée par des fonctionnaires des Affaires indiennes, mais leurs démarches auprès de la province de Québec pour régulariser la situation ne donnent aucun résultat concret. Dans les années 1980, la Bande de Betsiamites entreprend sans succès des négociations avec le gouvernement du Québec afin de régler le différend. En 1995, la bande présente ses revendications à la Direction générale des revendications particulières du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (MAINC). Le 16 avril 1999, le Ministère transmet au chef René Simon la décision de la Couronne, qui conclut « à titre préliminaire, aux rejets aux fins de négociations de ces deux revendications particulières[3] ». En 2000, le Conseil de bande demande l'intervention de la Commission de revendications des Indiens dans les deux dossiers, et celle-ci accepte de faire enquête.

MANDAT DE LA COMMISSION

Le mandat de la Commission des revendications des Indiens est énoncé dans des décrets fédéraux donnant aux commissaires le pouvoir de tenir des enquêtes publiques sur les revendications particulières et de faire rapport « sur la validité, en vertu de ladite politique [des revendications particulières], des revendications présentées par les requérants pour fins de négociations et que le

---

1 Selon le contexte historique, la Bande de Betsiamites sera désignée sous le vocable de « Montagnais », « Montagnais de Betsiamites », « Bande de Bersimis » ou plus simplement « la Bande ».

2 Paul Cuillerier, directeur général, Revendications particulières, à René Simon, chef, Montagnais de Betsiamites, 16 avril 1999, avec pièce jointe (Documents de la CRI, p. 1656–1664).

3 Paul Cuillerier, directeur général, Revendications particulières, à René Simon, chef, Montagnais de Betsiamites, 16 avril 1999, avec pièce jointe (Documents de la CRI, p. 1656–1664).

Ministre a déjà rejetées[4]. » La Politique, énoncée dans la brochure publiée en 1982 par le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien sous le titre *Dossier en souffrance : Une politique des revendications des autochtones – revendications particulières*, prévoit que le Canada acceptera pour négociations les revendications qui révèlent, de la part du Canada, une « obligation légale » non respectée[5]. L'expression « obligation légale » est définie dans *Dossier en souffrance* de la manière suivante :

> La position du gouvernement sur les revendications particulières consistera à reconnaître celles qui révéleront le non-respect d'une « obligation légale », c'est-à-dire une obligation qu'il est tenu en droit de respecter.
>
> Il peut y avoir obligation légale dans l'une ou l'autre des circonstances suivantes :
>
> i) Le non-respect d'un traité ou d'un accord entre les Indiens et la Couronne.
> ii) Un manquement à une obligation découlant de la *Loi sur les Indiens* ou d'autres lois et règlements relatifs aux Indiens.
> iii) Un manquement à une obligation découlant de la responsabilité administrative du gouvernement à l'égard des fonds ou d'autres biens appartenant aux Indiens.
> iv) L'aliénation illégale de terres indiennes[6].

On a demandé à la Commission de faire enquête et rapport afin de déterminer si les revendications de la Bande de Betsiamites concernant la route 138 et le pont enjambant la rivière Betsiamites étaient valides et pouvaient faire l'objet de négociations en vertu de la Politique des revendications particulières. Sur entente avec les parties, la Commission a fait enquête sur les deux revendications à la fois en raison des similarités dans les faits historiques de chaque revendication. Après l'audience publique de juin 2001, à laquelle des Anciens de la Bande de Betsiamites ont témoigné verbalement, la Commission a entendu le témoignage d'un ancien employé du ministère des Affaires indiennes en mai 2002. Le comité a statué en août 2002 que 83 documents déposés par le Canada seraient admis en preuve, la raison étant qu'ils contribueraient à établir si les documents attribués au Conseil de bande ou au chef de la Bande avaient été rédigés en anglais seulement[7]. La

---

4 Commission délivrée le 1er septembre 1992, en vertu du décret CP 1992-1730 du 27 juillet 1992, modifiant la Commission délivrée au commissaire en chef Harry S. LaForme le 12 août 1991, en vertu du décret CP 1991-1329 du 15 juillet 1991.

5 MAINC, *Dossier en souffrance : Une politique des revendications des autochtones – revendications particulières* (Ottawa, ministre des Approvisionnements et des Services, 1982), repris dans (1994) 1 Actes de la Commission des revendications des Indiens (ACRI) 187, p. 195 (ci-après *Dossier en souffrance*).

6 *Dossier en souffrance*, p. 20; repris dans (1994) 1 ACRI 187, p. 196.

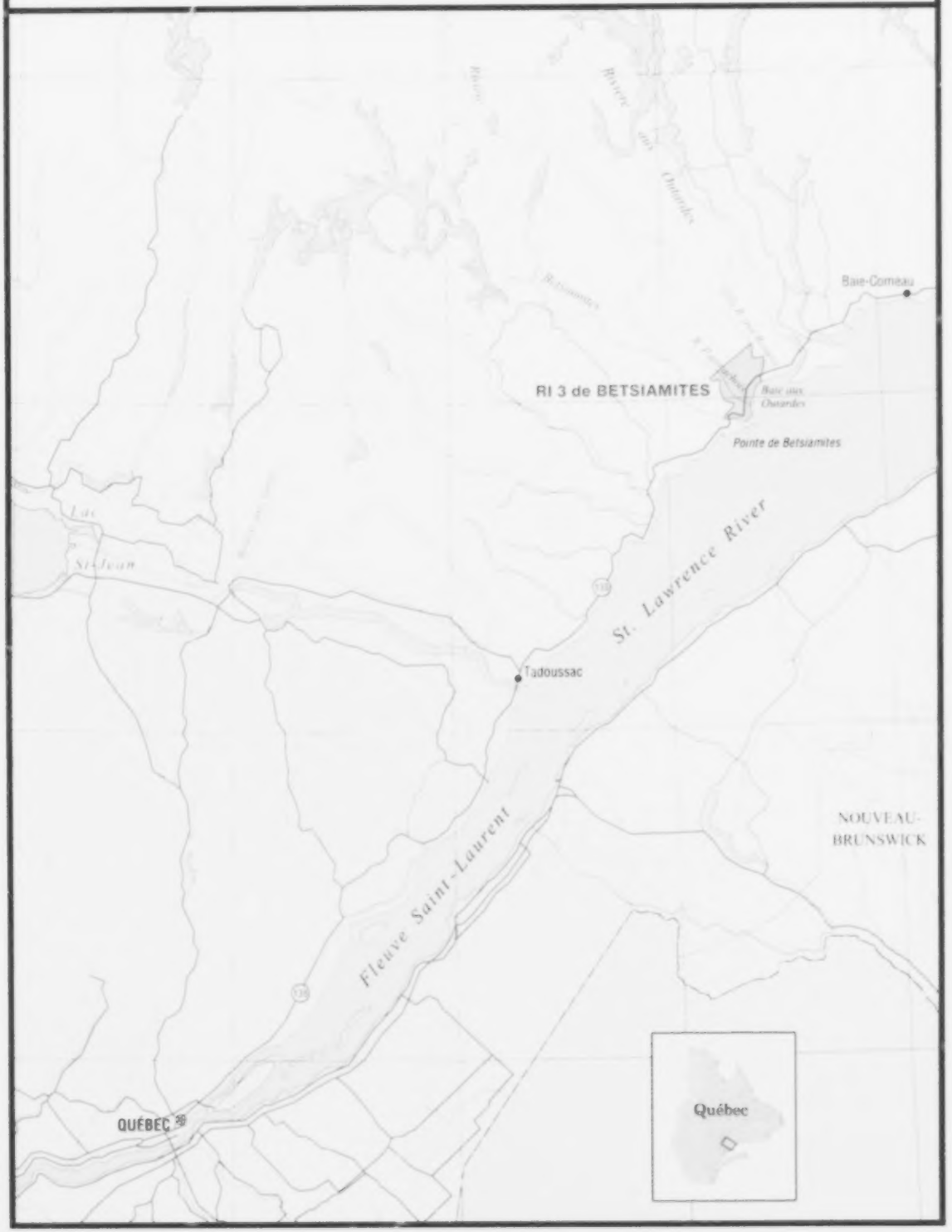
7 CRI, *Bande de Betsiamites : enquêtes relatives à la route 138 et au pont de la rivière Betsiamites – décision provisoire* (Ottawa, août 2002).

décision est reproduite à l'annexe A du présent rapport. Le Canada a par la suite reconsidéré son rejet des revendications et offert de les accepter pour négociation. L'offre du Canada est reproduite à l'annexe B.

Le présent rapport résume donc l'historique des deux revendications particulières et le rôle joué par la Commission avant leur acceptation par le Canada. L'annexe C fait état de la chronologie des travaux, de la preuve documentaire, des transcriptions et du reste du dossier des enquêtes.

Carte 1 **Réserve de Betsiamites**

Carte 1 **Réserve de Betsiamites**



PARTIE II

CONTEXTE HISTORIQUE

CRÉATION DE LA RÉSERVE

Située sur la rive nord du Saint-Laurent, entre Tadoussac et Baie-Comeau, la réserve de Betsiamites a été créée dans la seconde moitié du XIX[e] siècle, à la suite de l'adoption, en 1851, de l'*Acte pour mettre à part certaines étendues de terre pour l'usage de certaines tribus de sauvages dans le Bas-Canada*[8]. Cette loi, adoptée par la province du Canada, réservait 230 000 acres de terres pour les Indiens du Bas-Canada. Ces terres furent réparties par décret gouvernemental deux ans plus tard[9]. La réserve initialement créée pour les Montagnais de la Haute-Côte-Nord couvrait une superficie de 70 000 acres, entre les rivières aux Vases et aux Outardes. Le 20 avril 1861, à la demande des Oblats, la province du Canada modifie par décret les limites de la réserve, qui se situera dorénavant entre les [illegible]ières Betsiamites et aux Rosiers.

La réserve est créée en partie afin de protéger les Montagnais contre l'empiétement des non-Autochtones s'établissant sur la Côte-Nord, et en partie à la suite de l'adoption de la nouvelle politique indienne du Canada, qui visait notamment à encourager les populations autochtones nomades à s'établir et à les orienter vers un mode de vie agricole. Dans la seconde moitié du XIX[e] siècle, l'agriculture ne fait toutefois que de modestes progrès à Betsiamites, la chasse et la pêche occupant encore une place centrale dans l'économie des Montagnais. On voit apparaître un peu d'élevage et d'agriculture, mais dans une proportion peu significative.

Au début du XX[e] siècle, la réserve de Betsiamites compte quelque 500 personnes, qui n'y vivent toutefois pas en permanence[10]. Les Montagnais s'y établissent généralement quelques mois par année, surtout durant l'été. Le reste du temps, la plupart d'entre eux séjournent à l'intérieur des terres pour la chasse et la trappe. Le commerce des fourrures occupe encore une place très importante dans leur économie. En 1908, après avoir visité la réserve, J.A. Macrae, inspecteur des agences indiennes et des réserves, signale qu'il sera un jour nécessaire que ces gens changent de mode de vie, peut-être en combinant l'agriculture et la pêche, en raison de la raréfaction des ressources fauniques[11].

---

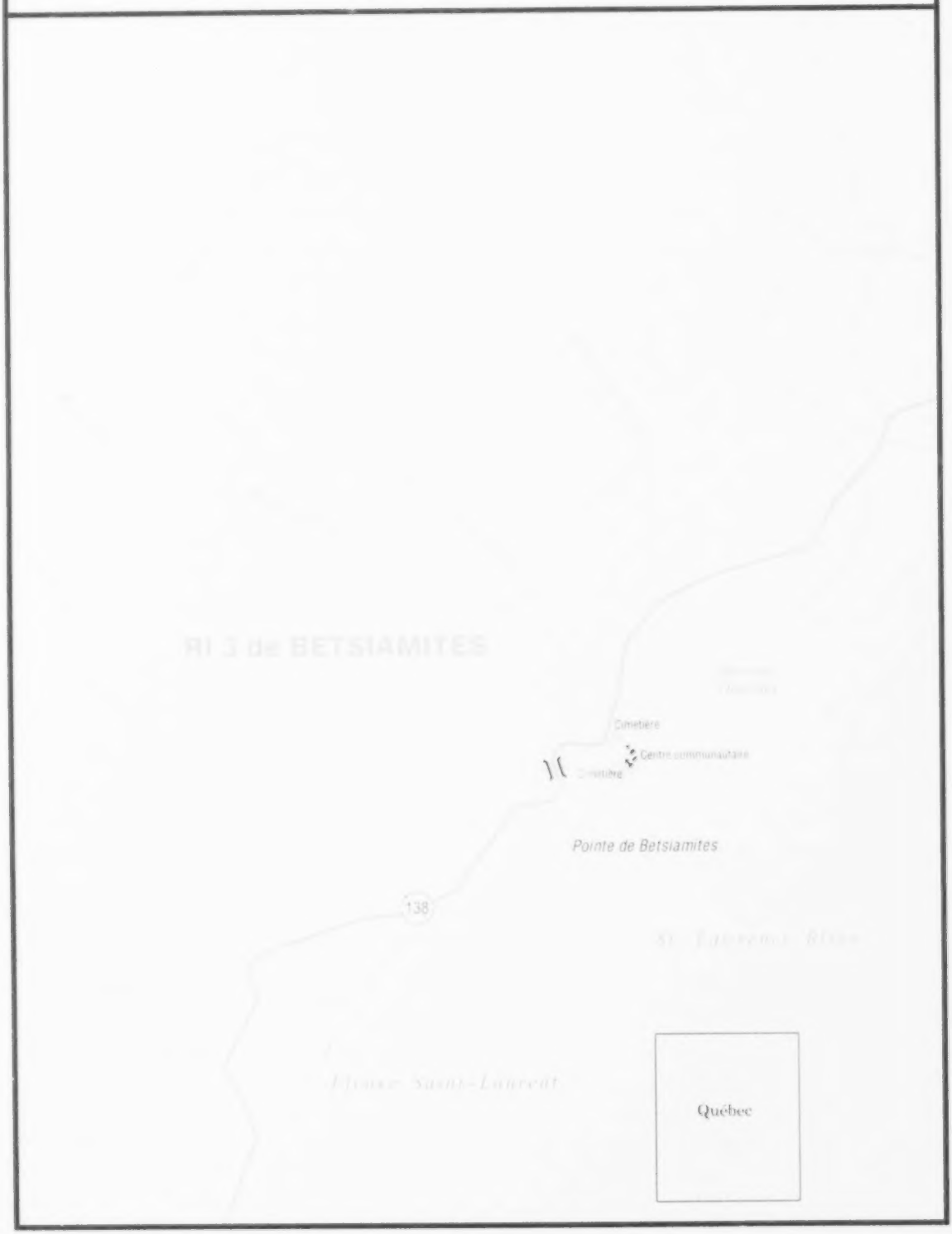
8 *Acte pour mettre à part certaines étendues de terre pour l'usage de certaines tribus de sauvages dans le Bas-Canada*, 14–15 Victoria, c. 106.

9 Décret, 9 août 1853, Bibliothèque et Archives Canada (BAC), RG 1, E8, vol. 48.

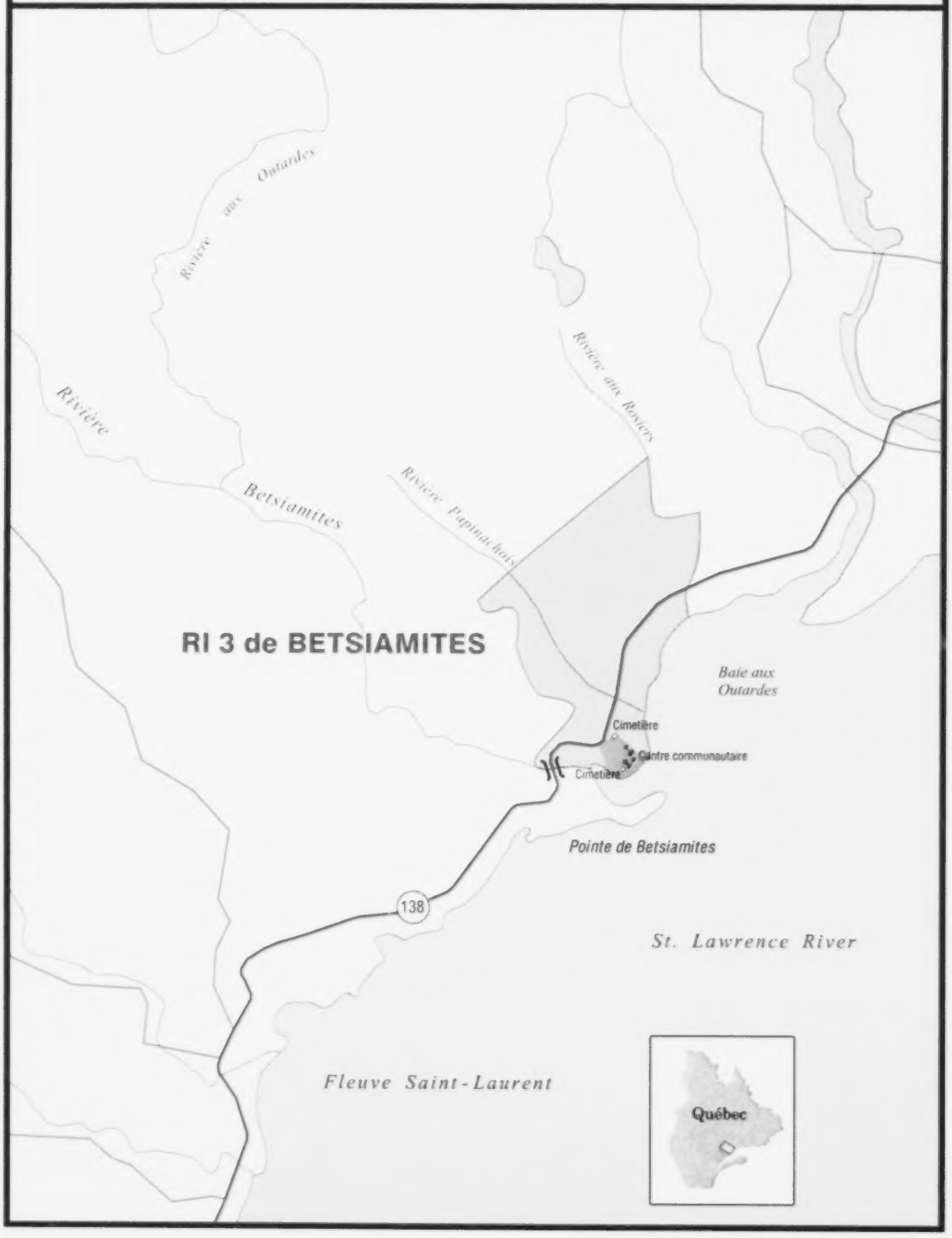
10 J.A. Macrae, inspecteur des agences indiennes et des réserves, à Frank Pedley, surintendant général adjoint des Affaires indiennes (SGAAI), 9 septembre 1908, BAC, vol. 3048, dossier 237660, partie 18 (Documents de la CRI, p. 4).

11 J.A. Macrae, inspecteur des agences indiennes et des réserves, à Frank Pedley, SGAAI, 9 septembre 1908, BAC, vol. 3048, dossier 237660, partie 18 (Documents de la CRI, p. 4–15).

Carte 2 Route 138, Pont, et Village de Betsiamites



Carte 2 **Route 138, Pont, et Village de Betsiamites**



PROJETS DE CONSTRUCTION D'UNE ROUTE, 1900–1927

Traditionnellement, les Montagnais utilisent des routes intérieures, dont des sentiers, des pistes de portage et, surtout, des cours d'eau qu'ils remontent en canot lorsque l'été fait place à l'automne, et qui les ramènent à la côte tard au printemps. Ce sont là les chemins d'importance pour eux et pour leur économie à l'époque. Comme l'a expliqué Pascal Bacon à l'audience publique : « on parle aujourd'hui de la route 138. Personnellement, je ne me rappelle pas que cette route existait lorsque nous nous déplacions sur notre territoire. Nous utilisions la rivière [Betsiamites][12]. » Toutefois, jusqu'à la fin du XIX[e] siècle, à peu près tous les déplacements le long de la rive Nord du Saint-Laurent d'est en ouest se font par bateau. Les chemins locaux le long de la Côte-Nord sont alors tracés de façon anarchique, sans plan d'ensemble. En 1914, l'arpenteur général du Québec constate que « le manque de chemins » et de « communications faciles » entrave la colonisation de cette région, et lance l'idée d'un chemin régional[13].

Projet de la municipalité des Sept-Cantons-Unis

En 1914, le territoire entourant la réserve de Betsiamites, à l'exclusion de celle-ci, est regroupé sous le nom de municipalité rurale des Sept-Cantons-Unis du Saguenay. Mis au courant du fait que la municipalité a l'intention de prolonger et d'entretenir le réseau routier dans la région, l'agent des Indiens à Betsiamites, Joseph F.-X. Bossé, demande à ses supérieurs la position d'Ottawa concernant l'ouverture d'un chemin dans la réserve de Betsiamites[14]. Le 6 mars 1917, J.D. McLean, secrétaire des Affaires indiennes, informe Bossé que la construction d'une route traversant la réserve exigeait l'approbation du gouverneur en conseil, tel que prévu dans la *Loi sur les Indiens*. Pour obtenir cet accord, la municipalité doit d'abord procéder à l'arpentage des terres et fournir aux Affaires indiennes un plan du tracé de la route. Avant de décider si la bande contribuera aux frais de construction et d'entretien du chemin, il faudra établir qui, de la population non autochtone ou de la bande, en profitera le plus. La bande n'aurait à y contribuer que si le chemin servait vraiment les intérêts de ses membres[15]. Dans sa réponse du 27 mars, Bossé explique à McLean que la route

---

12 Transcriptions de la CRI, 14 juin 2001, transcrit de l'interprétation anglaise faite à partir du montagnais (Pièce 14b de la CRI, p. 136–137, Pascal Bacon).

13 Henri Bélanger, arpenteur général, Québec, au ministre des Terres et Forêts, 28 octobre 1914, Appendice 35, in Québec, *Rapport du Ministre des Terres et Forêts*, 1915, (Québec, 1915), p. 72. (Documents de la CRI, p. 33).

14 Joseph F.-X. Bossé, agent des Indiens, à J.D. McLean, sous-ministre adjoint et secrétaire des Affaires indiennes, 14 février 1917, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 34–35).

15 J.D. McLean, sous-ministre adjoint et secrétaire des Affaires indiennes, à Joseph F.-X. Bossé, agent des Indiens, 6 mars 1917, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 40).

profitera effectivement aux résidants de la communauté de Betsiamites : ils pourraient ainsi avoir accès plus aisément à leurs territoires de chasse et le chemin faciliterait l'approvisionnement en foin de ceux qui se sont tournés vers l'agriculture et qui ont des animaux à nourrir[16]. Rien n'indique toutefois que Bossé ait consulté la bande sur le sujet.

L'élaboration du projet de route ne progresse pas pour le moment, en raison, selon toute vraisemblance, des moyens limités dont dispose la municipalité des Sept-Cantons-Unis, qui semble même dépassée par les travaux d'arpentage exigés par les Affaires indiennes pour obtenir un droit de passage sur les terres nécessaires pour le chemin proposé[17]. Le conseil municipal fait cependant une demande officielle en 1923, adoptant une résolution pour demander aux Affaires indiennes d'ouvrir « un portage d'hiver de la rivière au Rosier à Betsiamites qui éviterait l'inconvénient de voyager sur la glace et celle des marées[18] ». Les Affaires indiennes accordent à la municipalité la permission demandée, mais à certaines conditions : si la route traverse un terrain aménagé par des Montagnais, il faudra d'abord procéder à une évaluation des dommages et s'assurer que la municipalité verse une compensation; la route ne devra pas occasionner la coupe d'arbres de taille commerciale et le bois coupé devra être mis à la disposition des Montagnais pour leur usage; les travaux de construction devront être entièrement assumés par la municipalité. L'agent des Indiens reçoit aussi pour instruction de tracer l'emplacement approximatif du chemin, une fois terminé, sur un bleu qu'il doit retourner au Ministère[19].

Transfert de responsabilité à la province

Sollicité par la municipalité des Sept-Cantons-Unis, la province de Québec intervient dans le dossier en mars 1924 et demande aux Affaires indiennes de relier les chemins de colonisation en aménageant un tronçon de route dans la réserve[20]. En réponse aux sollicitations du ministère de la Colonisation,

---

16 Joseph F.-X. Bossé, agent des Indiens, à J.D. McLean, sous-ministre adjoint et secrétaire des Affaires indiennes, 27 mars 1917, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 41–43).

17 Ce fait est signalé dans une lettre de l'agent de Betsiamites en mars 1917, celle-ci constituant la première évocation des obstacles rencontrés pour l'aboutissement des démarches administratives dans ce dossier. Joseph F.-X. Bossé, agent des Indiens, à J.D. McLean, sous-ministre adjoint et secrétaire des Affaires indiennes, 27 mars 1917, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 9 (Documents de la CRI, p. 41).

18 Arsène Bouliane, secrétaire-trésorier de la municipalité des Sept-Cantons-Unis du Saguenay, à Alf. Powers, agent des Indiens, 24 octobre 1923, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 110).

19 J.D. McLean, sous-ministre adjoint et secrétaire des Affaires indiennes, à Alf. Powers, agent des Indiens, 31 octobre 1923, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 112).

20 J.-E. Perrault, ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, aux Affaires indiennes, 18 mars 1924, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 119).

des Mines et des Pêcheries du Québec, Duncan Campbell Scott, surintendant général adjoint des Affaires indiennes (SGAAI), réitère la position des Affaires indiennes, à savoir le refus de contribuer financièrement à la construction de la route, car celle-ci ne profitera pas aux Montagnais[21]. Le Ministère s'engage toutefois à entreprendre des démarches auprès de la Bande de Betsiamites et du Conseil afin d'obtenir le consentement nécessaire à l'octroi du droit de passage :

> [Traduction]
> Pour pouvoir, cependant, coopérer avec votre ministère dans ce dossier, je dois vous préciser que vous devrez nous fournir un plan montrant le tracé du droit de passage requis, après quoi des démarches seront faites afin d'obtenir le consentement des Indiens et l'approbation du Conseil de bande pour transférer ce droit de passage à votre ministère[22].

Il semble que les représentations des Affaires indiennes aient porté fruit, puisque trois mois plus tard, le Conseil de bande de Betsiamites adopte une résolution du conseil de bande (RCB), par laquelle il consent à la construction de cette route :

> [Traduction]
> Nous soussignés, chef, conseillers et membres de la Bande de Bersimis, consentons par les présentes à ce que le gouvernement provincial du Québec construise une route de colonisation à travers notre réserve de Bersimis et demandons que le ministère des Affaires indiennes prenne des arrangements en vue de l'octroi du droit de passage pour une telle route, conformément à nos meilleurs intérêts[23].

Le Conseil de bande ne pose aucune condition particulière en échange de son consentement.

Participation financière des Affaires indiennes

Le ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries est informé le 23 août 1924 de la RCB. On lui demande de fournir les plans de la route[24]. Sans doute parce que la saison estivale, plus propice aux travaux, est déjà avancée, le Ministère répond qu'il ne prévoit pas commencer la route

---

21 D.C. Scott, SGAAI, à J.-E. Perrault, ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 9 avril 1924, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 123).

22 D.C. Scott, SGAAI, à J.-E. Perrault, ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 9 avril 1924, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 123).

23 Résolution du conseil de bande (RCB) de Bersimis, 11 août 1924, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 127).

24 A.F. MacKenzie, sous-ministre adjoint par intérim et secrétaire des Affaires indiennes, à L.A. Richard, sous-ministre, ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier, 23003-1 (Documents de la CRI, p. 130).

en cours d'année et ne voit donc pas la nécessité de soumettre un plan d'arpentage[25]. L'année suivante, « la route traversant la réserve de Bersimis a été planifiée et arpentée[26] », sans toutefois qu'un plan ne soit envoyé à Ottawa.

La question du financement des travaux est à l'origine de nouveaux délais, même si les autorités des Affaires indiennes acceptent finalement en 1926 de partager avec la province les coûts de construction de la route. Le 10 mai, en réponse à une lettre d'un député de la Chambre des communes, un interlocuteur non identifié des Affaires indiennes annonce une contribution de l'ordre de 40 % des dépenses, conformément à une règle en vigueur, semble-t-il, pour le financement des routes dans les limites d'une réserve indienne en Ontario et au Québec[27]. La contribution est majorée à 50 % dès l'année suivante, ce qui représentait un montant de 2 000 $[28]. Tout semble prêt pour lancer le projet, mais le ministère de la Colonisation reporte à trois reprises le début des travaux – en 1926, 1927 et 1928 –, invoquant des problèmes de financement ou de logistique[29].

À la suite de ces tergiversations du gouvernement du Québec qui ne semble manifester aucun empressement à construire la route, les Affaires indiennes envisagent dès janvier 1928 la possibilité de dépenser les sommes mises de côté à cette fin, même en l'absence de contribution provinciale[30]. En juillet, le Ministère est prêt à entreprendre seul les travaux et recommande de privilégier, dans

---

25 L.A. Richard, sous-ministre, ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, à A.F. MacKenzie, sous-ministre adjoint par intérim et secrétaire des Affaires indiennes, 29 août 1924, BAC, RG 10, [vol. 7677, dossier, 23003-1] (Documents de la CRI, p. 131).

26 Ministère des Affaires indiennes à Pierre F. Casgrain, député, Chambre des communes, 10 mai 1926, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 140).

27 Ministère des Affaires indiennes à Pierre F. Casgrain, député, Chambre des communes, 10 mai 1926, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 140). Étrangement, cette politique ne semble pas avoir été portée à la connaissance de D.C. Scott en 1924.

28 A.F. MacKenzie, sous-ministre adjoint par intérim et secrétaire des Affaires indiennes, Ottawa, à L.A. Richard, sous-ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 19 septembre 1927, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 154).

29 Voir les documents suivants : L.A. Richard, sous-ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, à J.D. McLean, sous-ministre adjoint et secrétaire des Affaires indiennes, 14 mai 1926, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 142); L.A. Richard, sous-ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, à A.F. MacKenzie, sous-ministre adjoint par intérim et secrétaire des Affaires indiennes, 22 septembre 1927, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 156); L.A. Richard, sous-ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, à D.C. Scott, SGAAI, 30 avril 1928, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 168); Emile D. Normandeau, ingénieur chef, ministère de la Colonisation, à D.C. Scott, SGAAI, 12 juin 1928, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 173); L.A. Richard, sous-ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, à D.C. Scott, SGAAI, 11 juillet 1928, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 182).

30 Ministère des Affaires indiennes à Pierre F. Casgrain, député, Chambre des communes, 17 janvier 1928, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 164).

la mesure du possible, l'emploi d'une main-d'œuvre indienne dans la construction de la route[31]. En assumant l'entière responsabilité financière du projet, le Ministère changeait radicalement sa position initiale, exprimée en 1924, selon laquelle il refusait de verser une contribution financière fédérale aux travaux.

La responsabilité du projet de la route dans la réserve Betsiamites passe donc, de 1924 à 1928, par trois niveaux administratifs différents. Conçu, à l'origine, par la municipalité des Sept-Cantons-Unis, le projet est repris par le gouvernement du Québec, qui tente d'obtenir du fédéral une participation aux coûts de construction. Lorsque ce dernier accepte de participer au financement dans une proportion de 40 % des coûts en 1926, puis de 50 % en 1927, la province est incapable d'avancer sa part de la contribution. En 1928, le ministère des Affaires indiennes, qui a déjà débloqué les fonds nécessaires, décide d'entreprendre seul le projet. Au moment où débutent les travaux, le 1er août 1928[32], la question du droit de passage passe à l'arrière-plan. Elle sera mise de côté pendant dix ans, jusqu'à ce que le provincial assume de manière officieuse la compétence sur ce qui deviendra la route 15.

Les premiers travaux de construction, 1928–1938

Les travaux de construction devaient commencer en août 1928[33], mais la date réelle à laquelle ils ont débuté n'est pas claire dans le dossier. Alors que la province devait payer la moitié des coûts, le ministère des Affaires indiennes assume toutes les dépenses de 1928[34] à 1930. Environ dix mille dollars seront investis durant ces trois années[35], dont une grande proportion sera versée aux

---

31 A.F. MacKenzie, sous-ministre adjoint par intérim et secrétaire des Affaires indiennes, à Wilfrid Barolet, agent des Indiens, 24 juillet 1928, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 185–186).

32 Wilfrid Barolet, agent des Indiens, à A.F. MacKenzie, sous-ministre adjoint par intérim et secrétaire des Affaires indiennes, 1er août 1928, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 188).

33 Wilfrid Barolet, agent des Indiens, à A.F. MacKenzie, sous-ministre adjoint par intérim et secrétaire des Affaires indiennes, 1er août 1928, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 188).

34 Bien qu'un montant de 2 000 $ ait été mis de côté en 1927 pour les travaux de construction de la route, la correspondance et la documentation au dossier montrent que cette somme n'a jamais été dépensée; toutefois, en 1930, un fonctionnaire des Affaires indiennes écrit, par erreur semble-t-il, qu'elle a été dépensée et l'erreur se répète en 1931. Voir D.C. Scott, SGAAI, à Charles Stewart, SGAI, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 160); et J.-D. Chêné, ingénieur, ministère des Affaires indiennes, à D.C. Scott, SGAAI, 23 octobre 1930, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 343).

35 Les fonds investis annuellement sont de 2 000 $ en 1928, 4 000 $ en 1929 et 4 000 $ en 1930. J.-D. Chêné, ingénieur, Affaires indiennes, à D.C. Scott, SGAAI, 25 octobre 1929, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 296); J.-D. Chêné, ingénieur, Affaires indiennes, à D.C. Scott, SGAAI, 2 juin 1930, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 304); J.-D. Chêné, ingénieur, Affaires

Montagnais embauchés pour effectuer les travaux. En février 1931, Scott rappelle au ministre de l'Intérieur que les montants ont été engagés par le Ministère seul, sans aucune participation de la province. Il estime par conséquent que le Ministère « a été relativement généreux dans les fonds accordés pour cette route[36] ». Le Ministère espère tout de même injecter de nouveaux fonds en 1931[37], mais aucune somme ne sera finalement réservée pour la poursuite des travaux cette année-là en raison des mesures d'économie mises en place par le gouvernement fédéral[38]. Il faut attendre l'année 1934 pour que le fédéral reprenne sa participation financière dans ce projet. Lorsque les travaux sont interrompus en 1931, moins de la moitié de la route est terminée, soit quatre des neuf milles nécessaires pour traverser la réserve[39].

L'arrêt des travaux en 1931 incite la municipalité des Sept-Cantons-Unis à exercer des pressions pour que le Ministère engage les fonds nécessaires à l'achèvement des travaux de construction de la route. En 1932, le conseil municipal fait parvenir au Ministère une résolution unanime lui demandant de réinjecter 10 000 $ pour la poursuite des travaux. Cet investissement s'imposait, selon le conseil, « afin que la réserve ne soit pas un obstacle à la route nationale sur la Côte-Nord », qui « sera ouverte à la circulation de Tadoussac aux limites de la réserve indienne de Bersimis vers le milieu de l'été[40] ». La résolution est transmise à Ottawa par l'agent des Indiens à Betsiamites, Eugène Lavallée, qui l'appuie et indique que les travaux constitueront une « aide précieuse pour les Indiens ». L'agent Lavallée évoque également une éventuelle participation de la province, qui contribuerait aux « assises de la route[41] » dans une proportion de 50 %. Cette dernière affirmation, ainsi que l'argument de la municipalité voulant que la route de la Côte-Nord atteindrait

---

indiennes, à D.C. Scott, SGAAI, 23 octobre 1930, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p 343).

[36] D.C. Scott, SGAAI, à Thomas G. Murphy, ministre de l'Intérieur, 5 février 1931, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 356).

[37] Thomas G. Murphy, ministre de l'Intérieur, à Georges Bherer, maire de la municipalité des Sept-Cantons-Unis du Saguenay, 10 février 1931, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 357).

[38] D.C. Scott, SGAAI, à Georges Bherer, maire de la municipalité des Sept-Cantons-Unis, 10 juin 1931, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 360).

[39] D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, au ministère des Affaires indiennes, 20 février 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 377). La route s'étendra plutôt sur 11 milles. Voir la lettre de Harold H. McGill, directeur des Affaires indiennes, à Arthur Bergeron, sous-ministre de la Voirie, 7 décembre 1938, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 943).

[40] Edmond Doucet, secrétaire-trésorier, municipalité des Sept-Cantons-Unis, résolution municipale, 8 février 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 375).

[41] D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, au ministère des Affaires indiennes, 20 février 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 377).

les frontières de la réserve au cours de l'été 1932, sont toutefois démentis par le ministère de la Voirie du Québec[42].

Les travaux de la route : une forme d'assistance économique

L'importante crise économique qui sévit au début des années 1930 affecte durement le commerce des fourrures qui, selon l'anthropologue Claude Gélinas, plonge « dans le marasme, entraînant du même coup une diminution de la demande pour les fourrures et une chute des prix durant quelques années[43] ». Ces contraintes économiques, ainsi qu'une diminution apparente des ressources animales, ont de graves répercussions sur les conditions de vie de la population de Betsiamites. En 1931, le maire des Sept-Cantons-Unis invoque la situation difficile dans laquelle se trouve la bande pour inciter le gouvernement fédéral à reprendre les travaux dans les limites de la réserve[44]. En avril 1932, l'agent Lavallée insiste à son tour sur les difficultés économiques de la bande, et préconise la poursuite des travaux de la route afin de venir en aide aux Montagnais. Ceux-ci, de toute façon, devraient recevoir selon lui une aide financière des Affaires indiennes pour survivre à cette période difficile et, explique-t-il, « [d]e ce que nous donnons en secours direct, il ne reste plus rien; mais, de ce que nous distribuons en travail, il reste les travaux accomplis[45] ».

Le mois suivant, c'est le chef de la Bande de Betsiamites, Sylvestre Rock, qui reprend cette formule des travaux comme forme d'aide économique. Le 3 mai 1932, il adresse une requête officielle en ce sens au surintendant des Affaires indiennes, et confirme la situation de misère qui prévaut dans la communauté. Il demande qu'une somme de 7 000 $ soit consacrée à la « réparation du chemin » :

> Je suis confiant que vous prendrez ma demande en sérieuse considération et un refus de nous venir en aide sera un gros désappointement pour ces pauvres Indiens. Probablement qu'un grand nombre en mourront de faim, et je dois vous avouer franchement que ce n'est pas exagérer la situation[46].

---

[42] J.-M. Montagnais, sous-ministre de la Voirie, à A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, 26 mai 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 394).

[43] Claude Gélinas, *Entre l'assommoir et le godendart. Les Atikamekw et la conquête du Moyen-Nord québécois, 1870-1940* (Sillery : Septentrion, 2003), p. 176.

[44] Georges Bherer, maire de la municipalité des Sept-Cantons-Unis, à Thomas G. Murphy, ministre de l'Intérieur, 4 juin 1931, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 359).

[45] D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, au ministère des Affaires indiennes, 6 avril 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 386).

[46] Sylvestre Rock, chef des Betsiamites, au surintendant des Affaires indiennes, 3 mai 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 389).

Le Ministère répond à la requête en envoyant un inspecteur sur place. Ses conclusions appuient celles exprimées plus tôt par l'agent Lavallée : il faut secourir rapidement la bande et le moyen le plus approprié consiste à accorder du travail aux membres plutôt que des secours directs qui n'apporteraient rien en retour[47].

La proposition est finalement approuvée. Dans les années suivantes, les membres de la Bande de Betsiamites acceptent de travailler à la construction de la route au tarif de 1,50 $ par jour, soit 1 $ de moins que lors des travaux de 1928 à 1930[48].

Utilisation des fonds de la bande

Au printemps 1932, le chef Sylvestre Rock demande au ministère des Affaires indiennes de fournir des fonds pour les travaux routiers afin d'aider les membres de sa bande. Après l'échec des efforts visant à obtenir un partage de coût avec la province en vue de poursuivre la construction de la route, un ingénieur des Affaires indiennes propose, en août, d'utiliser les fonds de la bande[49]. La manière dont la bande a donné son accord à l'utilisation des fonds demeure toutefois vague. Sans doute à cause du sentiment d'urgence, il semble que cette démarche ait été réalisée de façon expéditive. Il fallait que les travaux soient entrepris au plus tôt afin que les travailleurs montagnais soient en mesure d'aller à la chasse à l'automne avec l'équipement et les provisions que leurs salaires leur auraient permis d'acquérir[50]. Le 12 août, le Ministère informe par télégramme l'agent des Indiens que le Conseil de bande de Betsiamites doit adopter une résolution approuvant l'utilisation des fonds de la bande pour la construction de la route provinciale dans la réserve[51]. Lavallée envoie une brève réponse trois jours plus tard : « Conseil et tribu unanimes à la suggestion votre message

---

47 C.C. Parker, inspecteur des Affaires indiennes, à un destinataire non identifié, 28 juin 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 397).

48 D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, à A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, 29 juillet 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 400); « Rapport des heures travaillées » pour la semaine prenant fin le 4 août 1928, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 (Documents de la CRI, p. 189).

49 Sylvestre Rock, chef de Betsiamites, au surintendant des Affaires indiennes, 3 mai 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 388); A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, à E. Lavallée, agent des Indiens, 2 juin 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 395).

50 D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, à A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, 29 juillet 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 400); Sylvestre Rock, chef de Betsiamites, télégramme au ministère des Affaires indiennes, 3 août 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 402).

51 A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, télégramme au D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, 12 août 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 404).

du 12 août[52] ». L'agent ne précise pas si cette approbation avait été donnée sur consultation ou par l'adoption de la résolution demandée. La résolution ne figure cependant pas au dossier.

Le 16 septembre 1932, le surintendant général des Affaires indiennes fait enfin une demande officielle au gouverneur en conseil pour obtenir les fonds nécessaires aux travaux en alléguant que :

> [Traduction]
> la Bande indienne de Bersimis [...] a adopté une résolution demandant que la somme de 2 000 $ soit prélevée sur ses fonds dans le but de réaliser certains travaux routiers nécessaires dans la réserve[53].

La résolution n'est toutefois pas annexée à la demande, et le surintendant général ne précise pas la date de son adoption. Il n'est donc pas possible de déterminer si cette résolution a bel et bien été adoptée par le Conseil de bande. Le retrait n'est approuvé par le gouverneur en conseil que le 29 octobre[54], et l'autorisation de commencer les travaux ne parvient à l'agent Lavallée que deux semaines plus tard[55]. Entre temps, à la mi-octobre, des pluies torrentielles ont endommagé le chemin Papinachois, situé dans la partie est de la réserve, et sa réparation devient prioritaire[56]. Lorsque l'agent Lavallée annonce finalement le début des travaux, le 14 novembre, il ne précise pas s'ils seraient consacrés à réparer le chemin Papinachois ou à des travaux ailleurs dans la réserve[57], mais il est possible que les fonds aient servi à ces deux projets.

En raison du début tardif des travaux, un peu plus de la moitié des 2 000 $ retirés du compte de la bande sont utilisés en 1932[58]. Les paiements aux membres de la Bande de Betsiamites sont principalement versés en provisions et en vêtements par la Compagnie de la Baie d'Hudson et le

---

52 D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, télégramme à A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, 15 août 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 406).

53 Surintendant général des Affaires indiennes à Son Excellence le gouverneur général en conseil, 16 septembre 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 411). Une certaine incertitude demeure concernant la validité de la date de cette demande. Sur la copie, la date du 16 septembre est écrite à la main au-dessus de celle inscrite à l'origine (19 août), qui est rayée.

54 Décret CP 42/2412, 29 octobre 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 418).

55 A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, télégramme au D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, 12 novembre 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 419).

56 Georges Bherer, maire de la municipalité des Sept-Cantons-Unis, au D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, 17 octobre 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 416).

57 D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, télégramme à A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, 14 novembre 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 420).

58 D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, à A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, 20 février 1933, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 534).

marchand général Philippe Côté, qui présentent ensuite leurs factures à l'agent des Indiens de Betsiamites[59]. Les travaux routiers se poursuivent jusqu'au 20 février 1933[60].

De 1931 à 1936, le gouvernement fédéral prélève environ 2 800 $ du compte du Conseil de bande[61]. Cette somme n'est cependant pas entièrement consacrée à la nouvelle route. En 1933, une partie sera investie dans l'aménagement d'un trottoir sur la rue principale de la réserve[62] et dans des travaux de réparation de cette même rue à la suite d'un glissement de terrain[63]; enfin, en 1934, on évoquera plusieurs travaux d'urgence visant à réparer les routes existantes[64]. Il est donc possible que les 2 800 $ retirés durant ces cinq ans n'aient pas vraiment été consacrés en totalité aux travaux de la route 138.

De 1928 à 1931, le ministère des Affaires indiennes investit donc près de 10 000 $ dans les travaux de construction de la route qui doit traverser la réserve. Au cours des trois années suivantes, en dépit des pressions de la municipalité des Sept-Cantons-Unis, le gouvernement fédéral refuse d'engager d'autres sommes dans ces travaux[65]. Il autorise toutefois l'utilisation des fonds de la bande pour reprendre les travaux. Il semble que ce soit la nécessité d'aider la Bande de Betsiamites à sortir d'une situation économique précaire, plutôt que les pressions de la municipalité, qui l'incite alors à agir en ce sens. Après avoir refusé toute contribution financière directe pendant trois ans, le

---

59 D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, à A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, 6 décembre 1932, Ottawa, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 444).

60 D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, à A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, 20 février 1933, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 534).

61 [1931-1932 : 100 $] Bande Betsiamites, compte en fiducie, capital et intérêts, 1931-1932 (Documents de la CRI, p. 352); [1932-1933 : 1042,58 $] D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, Betsiamites, à A.F. MacKenzie, secrétaire, ministère des Affaires indiennes, 20 février 1933, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 534-536); [1933-1934 : 225 $] Bande de Betsiamites, compte en fiducie, capital et intérêts, 1933-1934, LAC, RG 10, vol. 5964 (Documents de la CRI, p. 660); [1934-1935 : 498,20 $] Bande de Betsiamites, compte en fiducie, intérêts, 1934-1935, BAC, RG 10, vol. 5965 (Documents de la CRI, p. 665-666); [1935-1936 : 1 000 $] Bande de Betsiamites, compte en fiducie, intérêts, 1935-1936, BAC, RG 10, vol. 5966 (Documents de la CRI, p. 711).

62 D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, à A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, 29 septembre 1933, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 575).

63 A.F. McKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, télégramme à E. Lavallée, agent des Indiens, 28 octobre 1933, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 581).

64 A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, au D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, 29 août 1934, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 3 (Documents de la CRI, p. 637).; T.R.L. MacInnes, secrétaire par intérim, Affaires indiennes, au D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, 26 octobre 1934, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 3 (Documents de la CRI, p. 650); J.D. Chené, ingénieur, ministère des Affaires indiennes, à McGill, 4 octobre 1934, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 3 (Documents de la CRI, p. 645).

65 A.F. MacKenzie, secrétaire des Affaires indiennes, au D[r] Eugène Lavallée, agent des Indiens, 31 mars 1932, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1A (Documents de la CRI, p. 383).

gouvernement fédéral décide d'injecter à nouveau des fonds dans ces travaux de 1934 à 1938, année où la province prend la relève. L'investissement du Canada représente alors un montant total d'environ 18 000 $[66].

Prise en charge de la route par le Québec, 1938–1950

En octobre 1938, le gouvernement du Québec prend en charge l'aménagement de la route 15[67]. Deux entreprises ont reçu le mandat d'effectuer les travaux : la compagnie F. Santerre Ltée devait travailler de la rivière Papinachois à la rivière aux Rosiers; Laviolette Construction se chargeait de la portion allant de la rivière Bersimis à la rivière Papinachois[68]. À partir de ce moment, Québec devient le seul maître d'œuvre du projet et le ministère des Affaires indiennes n'injecte plus d'argent dans la route.

La question du droit de passage refait surface

L'intervention directe de la province dans les limites de la réserve relance la question du statut des terres traversées par la route. Cette question avait été laissée en suspens à la fin des années 1920, sans doute parce que c'était le gouvernement fédéral qui, des années 1920 jusqu'à 1938, avait été le promoteur du projet.

En novembre 1938, le ministère des Affaires indiennes apprend que la province avait entrepris des travaux dans les limites de la réserve[69]. Le gouvernement fédéral n'exige pas l'interruption des travaux, mais veille à ce que les démarches légales soient entreprises pour que le

---

66 [1928-1929 : 2 000 $; 1929-1930 : 3 999,92 $; 1930-1931 : 3 999,97 $] Canada, rapports du vérificateur général pour les exercices se terminant le 31 mars 1929, 1930 et 1931 (Ottawa, 1929, 1930 et 1931), « Part I: Indian Affairs Department: Details of Revenue and Expenditure », p. 8, 8 et 10 respectivement (Documents de la CRI, p. 214, 303, 348); [1934-1935 : 1 009,91 $; 1935-1936 : 1 077,16 $] rapports du vérificateur général pour les exercices se terminant le 31 mars 1935 et 1936 (Ottawa, 1936 et 1936), « Part I: Indian Affairs Department: Details of Revenue and Expenditure », p. 7 et 7, respectivement (Documents de la CRI, p. 675, 717); [1936-1937 : 2 518,68 $] Canada, rapport du vérificateur général pour l'exercice se terminant le 31 mars 1937 (Ottawa, 1937), « Part I.: Mines and Resources Department: Details of Revenue and Expenditure », p. 55 (Documents de la CRI, p. 827). Les détails des dépenses pour l'agence de Bersimis ne montrent que 1 518,68 $ pour les routes, mais cela s'explique du fait que les autres 1 000 $ sont inclus dans le budget supplémentaire des dépenses. Voir : SGAAI au SGAI, 7 novembre 1936, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 3 (Documents de la CRI, p. 810); [1937-1938 : 2 500 $] T.R.L. MacInnes, secrétaire par intérim, Direction des affaires indiennes, au Dr Eugène Lavallée, agent des Indiens, 10 mai 1937; Lavallée à MacInnes, 14 mai 1937 [traduction]; MacInnes à Lavallée, 28 mai 1937; correspondance dans : BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 3 (Documents de la CRI, p. 831 et 833-838); [1938-1939 : 1 032,14 $] Canada, rapport du vérificateur général pour l'exercice se terminant le 31 mars 1939 (Ottawa, 1940), « Part I.: Mines and Resources Department: Details of Revenue and Expenditure », p. 63 (Documents de la CRI, p. 1004).

67 La route portera ce numéro à partir de 1934 (Province de Québec, ministère de la Voirie, *Rapport de 1934* (Québec : Imprimeur du Roi), p. 16 (Documents de la CRI, p. 598).

68 Wilfrid Barolet, agent des Indiens, à T.R.L. MacInnes, secrétaire des Affaires indiennes, 29 novembre 1938, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4, (Documents de la CRI, p. 938–939).

69 Wilfrid Barolet, agent des Indiens, à T.R.L. MacInnes, secrétaire des Affaires indiennes, 7 novembre 1938, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 934).

titre sur les terres utilisées pour la route soit transféré à la province. Dans sa lettre du 7 décembre 1938 au sous-ministre de la Voirie du Québec, Harold H. McGill, directeur des Affaires indiennes, explique ainsi la marche à suivre :

> [Traduction]
> Afin de permettre au gouvernement provincial d'entrer dans une réserve indienne dans le but d'y construire une route, il est nécessaire, aux termes de l'article 48 de la *Loi des Indiens*, d'obtenir l'approbation du gouverneur en conseil pour la cession des terres exigées et, avant de présenter une telle demande au conseil, il me faudrait un plan de la route traversant la réserve et une confirmation de la description donnée ci-après; si cette description n'est pas exacte en tous points, je vous saurais gré de demander à vos ingénieurs de nous communiquer les précisions voulues quant à l'emplacement de la route.
>
> > « La route en question a pour point de départ la limite sud de la réserve de Bersimis, à environ un demi-mille à l'est de la rivière de l'île aux Rosiers, et se prolonge vers l'ouest sur une distance d'environ 5,6 milles jusqu'à la rivière Papinachois, où un pont sera nécessaire; puis encore vers l'ouest sur une distance de 3,5 milles; ensuite vers le nord sur une distance d'environ 2 milles[70]. »

La demande de McGill est transférée au ministère de la Colonisation du Québec, de qui relevaient les travaux. Le 28 décembre 1938, ce ministère fournit aux Affaires indiennes un tracé approximatif de la route[71] et confirme, en janvier 1939, la validité de la description de la route soumise par les Affaires indiennes[72]. Dans une lettre adressée le 6 février 1939 au sous-ministre de la Colonisation, McGill accuse réception du « plan de tracé », mais explique clairement que les démarches nécessaires pour le transfert du titre restent incomplètes. Il précise les étapes à suivre pour obtenir la cession des terres nécessaires à la construction de la route :

> [Traduction]
> Notre Ministère souhaite [...] que les travaux soient exécutés dans le respect des dispositions de l'article 48 de la *Loi des Indiens*, lesquelles exigent que votre ministère obtienne le consentement de Son Excellence le gouverneur en conseil afin d'exproprier les terres nécessaires pour la route à l'intérieur de la réserve indienne.
>
> Vous devrez présenter une demande officielle visant les terres en question, accompagnée d'un plan sur toile, signé par un arpenteur-géomètre qualifié, montrant

---

[70] Harold H. McGill, directeur des Affaires Indienne, à Arthur Bergeron, sous-ministre, ministère de la Voirie, 7 décembre 1938, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 943).

[71] A.O. Barrette, ingénieur chef, ministère de la Colonisation, à Harold H. McGill, directeur des Affaires indiennes, ministère des Mines et des Ressources, 28 décembre 1938, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 947).

[72] A.O. Barrette, ingénieur chef, ministère de la Colonisation du Québec, à M. Christianson, surintendant général des agences indiennes, 12 janvier 1939, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 951).

> les largeurs, longueurs et directions des différents tronçons, ainsi que les détails quant aux aménagements individuels touchés, s'il en est, et une localisation suffisante par rapport à la limite de la réserve pour nous permettre d'en faire la reproduction sur notre propre plan. Lorsque nous aurons reçu la demande et le plan, le dossier sera transmis à l'agent local des Affaires indiennes pour qu'il produise un rapport et, lorsque les détails auront été arrêtés et l'indemnité, s'il en est, déterminée, nous solliciterons le consentement de Son Excellence le gouverneur en conseil, suivant la teneur de votre demande et conformément à la *Loi des Indiens*[73].

Les procédures sont donc clairement définies : la province doit fournir un plan exécuté par un arpenteur-géomètre qualifié, à la suite de quoi l'agent des Indiens de Betsiamites doit faire rapport sur la demande; une fois les arrangements pris avec la bande au sujet d'une éventuelle compensation, la requête sera soumise à l'approbation du gouverneur en conseil. Le dernier paragraphe de la lettre de McGill soulève cependant une certaine ambiguïté au sujet du transfert du titre à la province :

> [Traduction]
> Si vous ne souhaitez pas acquérir le titre de propriété sur les terres où doit passer la route, vous devriez présenter une demande d'accès à la réserve afin de procéder aux travaux de construction, accompagnée d'un plan donnant les détails exigés ci-dessus[74].

Le directeur des Affaires indiennes suggérait donc que la province pouvait se contenter d'une autorisation de construire la route au lieu d'acquérir les titres sur les terres visées.

Le 1er mars 1939, le ministre de la Colonisation du Québec adresse une requête aux Affaires indiennes afin d'obtenir « la permission de construire un chemin en travers de la réserve Bersimis, le tout suivant le plan annexé aux présentes et aux conditions précitées[75] ». Cette demande de la province, accompagnée d'un plan, semble se conformer au dernier paragraphe des instructions de McGill du 6 février précédent, c'est-à-dire que la province choisit de demander un droit de passage pour effectuer les travaux plutôt que d'acquérir le titre sur les terres. Le 31 mars 1939, Harold W. McGill accorde l'autorisation demandée par Québec, mais rappelle par la même occasion la procédure prévue à l'article 48 de la *Loi sur les Indiens* pour obtenir les titres légaux sur les terres[76]. McGill rappelle à la province qu'une compensation devra être versée à la bande pour obtenir

---

[73] Harold W. McGill, directeur des Affaires indiennes à J. Ernest Laforce, sous-ministre de la Colonisation, 6 février 1939, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 958).

[74] Harold W. McGill, directeur des Affaires indiennes à J. Ernest Laforce, sous-ministre de la Colonisation, 6 février 1939, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 959).

[75] Henry L. Auger, ministre de la Colonisation au ministre des Mines et Ressources [et d'office, des Affaires indiennes], 1er mars 1939, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 965).

[76] Harold W. McGill, directeur des Affaires indiennes, à A. Dussault, avocat, ministère de la Colonisation, 31 mars 1939, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4, (Documents de la CRI, p. 973).

le droit de passage, mais il affirme qu'il serait aisé d'en arriver à une entente, compte tenu des avantages offerts à la Bande de Betsiamites par la construction de cette route :

> [Traduction]
> La Direction pourrait tenir compte de la mise en valeur de la réserve que représente la construction de la route, et je ne prévois donc aucune difficulté à parvenir à une entente sur le prix du droit de passage sur des terres non aménagées[77].

En plus de la demande formulée par McGill dans l'autorisation du 31 mars, le surintendant général des agences indiennes, M. Christianson, adresse le même jour une demande semblable au sous-ministre de la Colonisation[78]. Sa réponse, dernier document au dossier sur le sujet avant 1944, témoigne de la confusion qui entourait la question du plan devant être fourni pour la cession du titre :

> [Traduction]
> Dans le dernier paragraphe de votre lettre, vous mentionnez qu'une copie du plan de la réserve me sera envoyée. Je n'ai pas encore reçu ce plan. Dès que je le recevrai, je demanderai à notre ingénieur d'y ajouter, au besoin, les renseignements demandés.
>
> Je tiens toutefois à vous signaler que, le 6 mars dernier, notre conseiller juridique, M. Adjutor Dussault, a fait parvenir à M. H.W. McGill, directeur des Affaires indiennes, un plan similaire à celui qui est demandé[79].

Cette lettre montre clairement que le ministère de la Colonisation considérait que le plan fourni avec la demande officielle du droit de construction sur la réserve, en date du 1er mars 1939 (les deux pièces étant annexées à la lettre du 6 mars de Dussault[80]), était le plan officiel conforme, ou « similaire à ce qui avait été demandé[81]. » La réponse du destinataire ne se trouve pas dans la documentation disponible, ce qui ne permet pas d'avoir le point de vue des Affaires indiennes sur la question.

---

77 Harold W. McGill, directeur des Affaires indiennes à A. Dussault, avocat, ministère de la Colonisation, 31 mars 1939, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 973).

78 M. Christianson, surintendant général des agences indiennes à J.-E. Laforce, sous-ministre de la Colonisation, 31 mars 1939, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 974).

79 J.-E. Laforce, sous-ministre de la Colonisation, à M. Christianson, surintendant général des agences indiennes, 6 avril 1939, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 978).

80 A. Dussault, avocat, ministère de la Colonisation, à Harold W. McGill, directeur des Affaires indiennes, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 968).

81 J.-E. Laforce, sous-ministre de la Colonisation, à M. Christianson, surintendant général des agences indiennes, 6 avril 1939, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 978).

Reprise des démarches en vue du transfert de titre, 1944

La route qui traverse la réserve de Betsiamites passe sous la responsabilité du ministère de la Voirie du Québec en 1940[82]. Elle sera complétée en 1942[83]. La question du transfert du titre à la province réapparaît en 1944, alors qu'un autre problème est soulevé concernant l'attribution d'un bail à une compagnie forestière. La question est abordée au mois d'avril par le responsable des Affaires indiennes, Charles Camsell, dans une lettre au sous-ministre des Terres et Forêts du Québec, Avila Bédard :

> [Traduction]
> Au cours des dernières années, votre gouvernement a fait passer une route dans la réserve (sans le consentement, soit dit en passant, du gouverneur en conseil, tel que le prévoit l'article 48 de la *Loi des Indiens*) sans avoir déposé un plan auprès de notre Ministère. Nous n'avons donc aucun document faisant foi de l'emplacement exact de la route[84].

En juin 1944, le ministère des Terres et Forêts du Québec transmet aux Affaires indiennes deux plans indiquant la tracé de la route de chaque côté de la rivière Bersimis[85]. Le premier plan (M-5) porte la marque d'une estampe dont le texte est illisible en raison de la détérioration du document. Il pourrait s'agir d'une authentification par un arpenteur-géomètre qualifié. Comme en 1939, l'absence de réponse immédiate de la part des Affaires indiennes ne permet pas au gouvernement provincial d'établir si les plans sont satisfaisants.

En mars 1946, dans une lettre au ministère des Terres et Forêts du Québec, le sous-ministre par intérim des Mines et Ressources du Canada revient sur la question du transfert de titres Sans doute pour lever les obstacles financiers, il fait savoir que la province n'aurait pas à payer pour les terres réquisitionnées pour la route, la construction et l'entretien de ce chemin constituant une compensation suffisante :

> [Traduction]
> En 1944, nous avions demandé le plan de cette route, que vous avez eu l'obligeance de joindre à votre lettre du 1er juin 1944.

---

82 Province de Québec, ministère de la Voirie, *Rapport de 1940* (Québec : Imprimeur du Roi, 1940), p. 3–5 (Documents de la CRI, p. 1021–1022).

83 Province de Québec, ministère de la Voirie, *Rapport de 1941* (Québec : Imprimeur du Roi, 1941), p. 50 (Documents de la CRI, p. 1032).

84 Sous-ministre des Mines et Ressources [et d'office des Affaires indiennes], au sous-ministre des Terres et Forêts, 14 avril 1944, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4, (Documents de la CRI, p. 1056).

85 Avila Bédard, sous-ministre des Terres et Forêts, à Charles Camsell, sous-ministre des Mines et Ressources, 1er juin 1944, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 1061–1063).

> Il est maintenant proposé que le titre sur les terres qui constituent l'emprise routière devrait revenir à votre ministère, plutôt que rester à la Couronne fédérale. Un transfert de titre à la Couronne provinciale pourrait s'effectuer par un décret du conseil du Dominion en vertu de l'article 48 de la *Loi des Indiens*, S.R.C. 1927, chap. 98.
>
> La construction et l'entretien de la route que vous assurez paraissent constituer un avantage suffisant pour les Indiens et le transfert devrait donc pouvoir se faire sans autre indemnisation.
>
> Veuillez me faire savoir si vous êtes d'accord pour transférer le titre et si vous avez un plan de la route à partir duquel un arpenteur-géomètre pourrait rédiger le descriptif du tronçon qui traverse la réserve indienne. Un tel descriptif sera nécessaire pour rédiger la présentation au gouverneur général en conseil[86].

L'évaluation des avantages de cette voie de communication pour les Montagnais apparaît comme le baromètre pour évaluer la nécessité ou non d'accorder une compensation. Or, les documents ne sont pas unanimes au sujet de l'utilité que la Bande de Betsiamites pouvait retirer de la route. Dans les premières années où le projet est envisagé, les agents des Indiens en poste à Betsiamites soulignent les éventuels effets positifs de la route[87]. De 1928 à 1938, toutefois, les lettres des agents montrent que les avantages retirés par les Montagnais sont plutôt indirects et résident essentiellement dans les revenus que génèrent les travaux de construction. Lorsque le gouvernement provincial prend en charge l'aménagement de la route, les commentaires se font plus négatifs au sujet des avantages réels de la route pour la communauté. L'inspecteur Jude Thibault, par exemple, donne l'opinion suivante sur la route après s'être rendu à Betsiamites en 1939 : « Cette route n'est pas utilisée par les Indiens et ne représente aucun avantage pour eux[88] ». Quant à H.R. Conn, surveillant des fourrures aux Affaires indiennes, également de passage à Betsiamites en 1945, il soutient que « l'utilisation des fonds de la bande pour la réparation de cette route est tout à fait injustifiée. Il n'y a pas un Indien dans la réserve qui possède un véhicule à roues, sauf peut-être une brouette[89] ».

---

[86] Sous-ministre par intérim, Mines et Ressources, à Avila Bédard, sous-ministre des Terres et Forêts, 14 mars 1946, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 1092).

[87] En 1917, l'agent Bossé insiste sur le fait que la route permettrait aux Montagnais de rejoindre leurs territoires de chasse sur les rivières aux Outardes et Manicouagan (Joseph F.-X. Bossé, agent des Indiens, à J.D. McLean, sous-ministre adjoint et secrétaire des Affaires indiennes, 27 mars 1917, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1; Documents de la CRI, p. 41–43). En 1923, l'agent Alfonse Powers défend un point de vue similaire (A. Powers, agent des Indiens, à J.D. McLean, sous-ministre adjoint et secrétaire des Affaires indiennes, 26 octobre 1923, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1 [Documents de la CRI, p. 111]).

[88] Jude Thibault, inspecteur des agences indiennes, à M. Christianson, surintendant général des agences indiennes, 17 août 1939, avec croquis en annexe, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 997–999).

[89] H.R. Conn, surveillant des fourrures, au directeur par intérim, Affaires indiennes, 25 juin 1945, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 1069a).

Néanmoins, en 1946, le sous-ministre des Terres et Forêts donne son accord de principe à la procédure proposée par le Canada :

> [Traduction]
> à mon avis, il devrait suffire, et [...] il serait plus facile, de procéder par décret du conseil du Dominion accordant, sans indemnité ou compensation, au ministère de la Voirie du Québec la permission de construire et d'entretenir le chemin à l'intérieur de la réserve[90].

La documentation ne contient pas de réponse des Affaires indiennes au sous-ministre des Terres et des Forêts. À la fin de novembre 1947, toutefois, le sous-ministre responsable des Affaires indiennes écrit au sous-ministre de la Voirie, et demande à nouveau qu'un plan d'arpentage de la route soit présenté afin de procéder au transfert de titre, sans faire allusion aux plans déjà envoyés en 1944[91]. Les Affaires indiennes considéraient toujours que les avantages offerts à la bande par la route constituaient une compensation suffisante :

> [Traduction]
> Comme la route présente un avantage pour la Bande indienne de Bersimis pour qui la réserve est détenue, il y aurait lieu de recommander à la bande qu'elle demande le transfert du titre sur l'emprise routière sans indemnisation financière[92].

En décembre 1947, le sous-ministre de la Voirie, Arthur Bergeron, annonce aux Affaires indiennes que les plans sont en préparation[93], puis il écrit que cette démarche sera retardée jusqu'au printemps[94]. La documentation demeure toutefois silencieuse sur une reprise des procédures de transfert du titre au printemps 1948. Cette question demeurera à nouveau latente pendant plusieurs années, alors qu'il est proposé d'ériger un pont sur la rivière Betsiamites.

---

90 Avila Bédard, sous-ministre des Terres et Forêts, au sous-ministre des Mines et Ressources, 27 mars 1946, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 1093).

91 Sous-ministre des Mines et Ressources, à Arthur Bergeron, sous-ministre de la Voirie, 26 novembre 1947, BAC, RG 10, vol. 8725, dossier 379/8-9, partie 2 (Documents de la CRI, p. 1096).

92 Sous-ministre des Mines et Ressources, à Arthur Bergeron, sous-ministre de la Voirie, 26 novembre 1947, BAC, RG 10, vol. 8725, dossier 379/8-9, partie 2 (Documents de la CRI, p. 1096).

93 Arthur Bergeron, sous-ministre de la Voirie, à H.L. Keenleyside, sous-ministre des Mines et Ressources, 4 décembre 1947, BAC, RG 10, vol. 8725, dossier 379/8-9, partie 2 (Documents de la CRI, p. 1098).

94 Arthur Bergeron, sous-ministre de la Voirie, à H.L. Keenleyside, sous-ministre des Mines et Ressources, 22 décembre 1947, BAC, RG 10, vol. 8725, dossier 379/8-9, partie 2 (Documents de la CRI, p. 1099).

Le pont de la rivière Betsiamites et l'emprise routière, 1950–1968

Dans les années 1950, la route 15 prend une importance accrue, en raison notamment du développement rapide de l'exploitation des ressources du Nord québécois : « Elle est déjà et elle sera encore davantage dans l'avenir l'une des grandes avenues du commerce et de l'industrie, tout en rendant d'inestimables services à la population agricole[95] », peut-on lire dans le rapport du ministère de la Voirie du Québec en 1953. La fréquentation de la route par les automobilistes s'accroît aussi de manière notable et, bientôt, la traverse de la rivière Betsiamites ne suffit plus à la tâche. Ainsi, de 1949 à 1953, le nombre de véhicules transportés annuellement d'une rive à l'autre passe de 13 729 à 35 521 (soit une croissance de plus de 250 %), ce qui entraîne parfois de sérieux retards pour les automobilistes[96].

Projet de pont

La suggestion de construire un pont pour remplacer le système de traverse apparaît dans une note du sous-ministre du ministère de la Voirie datée du 15 février 1954[97]. Le site choisi pour la nouvelle infrastructure au-dessus de la rivière Betsiamites se trouve à 1 500 pieds (457,2 mètres) au nord du quai des Brown, construit pour les activités de coupe de bois de la Brown Corporation. De là, un nouveau tronçon de route doit remplacer celui qui passe près de la communauté de la bande, et la jonction avec le réseau existant se ferait à l'est du village[98]. Deux considérations sont évoquées pour justifier l'emplacement du pont et cette bifurcation par rapport à l'ancien tracé, soit « la portée la plus courte et, deuxièmement, une hauteur suffisante pour permettre le passage des navires sous le pont, puisqu'il s'agit d'un cours d'eau navigable[99] ».

---

95 Province de Québec, Ministère de la Voirie. *Rapport pour l'année se terminant le 31 mars 1953* (Québec : Imprimeur de la Reine, 1953), p. 18 (Documents de la CRI, p. 1137).

96 Arthur Bergeron, sous-ministre de la Voirie, note au dossier, 15 février 1954, Archives nationales du Québec [ANQ], E23, unité de rangement 1960-01-039/71, dossier 375/54 (Documents de la CRI, p. 1150); ingénieur principal du district 6, note au dossier, 5 mai 1950, ANQ, E-23, article 81, pièce 325/50 (Document de la CRI, p. 1113).

97 Arthur Bergeron, sous-ministre de la Voirie, note au dossier, 15 février 1954, ANQ, E23, unité de rangement 1960-01-039/71, dossier 375/54 (Documents de la CRI, p. 1150).

98 Résolution du conseil de bande de Bersimis, 30 août 1954 (Documents de la CRI, p. 1167). Les changements projetés à la structure routière sont indiqués sur une carte du ministère de la Voirie datée du 26 janvier 1955. Voir Carte 139-A I-S, 26 janvier 1955, MAINC, Bureau principal des documents, dossier 379/34-1, vol. 1 (Pièce 3B de la CRI, — 8).

99 L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, à R.L. Boulanger, superviseur régional des agences indiennes, 19 juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1213).

Ce nouveau tracé nécessitait l'utilisation de près de 42 acres des terres de la réserve[100]. Cependant, ni le Conseil de bande de Betsiamites, ni la division des Affaires indiennes ne semblent avoir été contactés par la province pour l'approbation du projet. G.H. Roy, surintendant de l'agence à Betsiamites, lorsqu'il prend connaissance en août 1954 des intentions du ministère de la Voirie, suggère aux fonctionnaires provinciaux que le ministère de la Voirie entame des négociations avec le ministère des Affaires indiennes afin que des arrangements, à tout le moins préliminaires, soient pris avec la Bande de Betsiamites[101].

Le 30 août 1954, le Conseil de bande de Betsiamites se réunit pour étudier le projet du ministère de la Voirie, qui lui a sans doute été soumis par le surintendant Roy. Le Conseil de bande donne alors le mandat aux Affaires indiennes de conclure les accords nécessaires avec le ministère de la Voirie pour que le point de jonction entre le pont et l'ancienne route soit plus près du village, à un endroit nommé « Le Petit Lac » ou aux environs[102]. La RCB en ce sens est transmise au ministère des Affaires indiennes, qui établit un premier contact avec le ministère de la Voirie le 7 octobre 1954. Dans sa lettre à la province, le surintendant des réserves et des fiducies, aux Affaires indiennes, L.L. Brown, insiste sur le fait que les négociations seraient plus faciles avec la bande si le nouveau tronçon de route passait près de la réserve[103]. Par contre, si le ministère de la Voirie décidait de suivre le premier tracé, la bande exigerait sans doute une indemnité. Brown rappelle aussi qu'une province ne peut pas exproprier les terres d'une réserve sans d'abord obtenir le consentement du gouverneur en conseil[104]. Il invite le ministère de la Voirie à entrer en contact avec le Conseil de bande de Betsiamites, par l'intermédiaire du surintendant Roy, « pour obtenir le consentement requis au sujet des terres » nécessaires pour la route[105].

---

100 Émile Hébert, vérificateur des titres, ministère de la Voirie, à L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, 14 mars 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1177).

101 G.H. Roy, surintendant à Betsiamites, à L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, 6 juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1208).

102 Résolution du Conseil de bande de Betsiamites, 30 août 1954 (Documents de la CRI, p. 1167). On retrouve le tracé (en pointillés) de la proposition du Conseil de bande sur le plan mentionné plus haut daté du 26 janvier 1955. Carte 139-A I-S, 26 janvier 1955, MAINC, Bureau principal des documents, dossier 379/34-1, vol. 1 (Pièce 3B de la CRI, — 8).

103 L. L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, à Émile Hébert, vérificateur des titres, ministère de la Voirie, 7 octobre 1954, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1171).

104 Dans sa lettre, Brown s'appuie sur l'article 35 de la *Loi sur les Indiens*, S.R.C. 1952, c. 149.

105 L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, à Émile Hébert, vérificateur des titres, ministère de la Voirie, 7 octobre 1954, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1172–1173).

Négociations entre le Conseil de bande et la province

Dans sa réponse du 14 mars 1955 à la lettre de Brown, le ministère de la Voirie reste vague sur les intentions de la province. On se contente de signaler que le tracé prévu pour la route n'est « pas encore définitif », tout en ajoutant que ce projet serait sans doute « celui adopté en dernier ressort[106] ». Le ministère se montre plus catégorique quelques mois plus tard. Le 11 mai 1955, Joseph Matte, sous-ministre par intérim de la Voirie, écrit au sous-ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration pour lui signifier que le tracé initial doit « être considéré comme définitif » et demande des informations sur « la procédure à suivre, afin d'obtenir la permission d'exécuter ce projet[107] ».

Dans l'intervalle, le 2 mai 1955, le Conseil de bande de Betsiamites adopte une RCB dans laquelle il modifie la position qu'il avait adoptée le 30 août 1954. Le Conseil ne demande plus la bifurcation de la route vers le village à partir de l'emplacement proposé du pont, mais la relocalisation du site choisi pour le pont lui-même. Le Conseil donne au ministère des Affaires indiennes dans la RCB le mandat de proposer au ministère de la Voirie un site à quelque 500 pieds au nord de l'ancien débarcadère du traversier, ce qui permettrait de raccorder la sortie du pont avec la route existante. Le Conseil annonce être prêt à considérer une contre-proposition seulement s'il était prouvé que le pont ne peut pas être érigé là où il le souhaite. Par contre, il « n'accordera jamais la permission de construire la route à l'endroit indiqué sur le plan mentionné ci-dessus[108]. » Selon G.H. Roy, le Conseil de bande n'écarte toutefois pas, en cas d'impasse, un retour à sa proposition du mois d'août 1954, soit le détournement de la route vers le village à partir de l'emplacement du pont choisi par la province[109].

L.L. Brown, des Affaires indiennes, fait parvenir la nouvelle RCB à Émile Hébert du ministère de la Voirie du Québec le 16 mai[110], et répond à la lettre du sous-ministre de la Voirie,

---

106 Émile Hébert, vérificateur des titres, ministère de la Voirie, à L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, 14 mars 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1177–1178).

107 Joseph Matte, sous-ministre par intérim, ministère de la Voirie, au Colonel Laval Fortier, sous-ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration [et d'office des Affaires indiennes], 11 mai 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1183).

108 RCB de Bersimis, 2 mai 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1180).

109 G.H. Roy, surintendant, agence de Betsiamites, à L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, 4 mai 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1181–1182).

110 L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, à Émile Hébert, vérificateur des titres, ministère de la Voirie, 16 mai 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1187–1188).

Joseph Matte, le 25 mai[111]. Dans les deux cas, il rappelle à nouveau les règles d'expropriation de terres sur une réserve indienne. Quelques jours plus tard, le ministère de la Voirie envisage finalement la voie de la négociation avec la bande. Le 3 juin, Matte annonce qu'Émile Hébert allait rencontrer « les représentants des Indiens pour discuter en vue de l'approbation du projet[112] ». Quelques semaines plus tard, le 21 juin, Hébert et un autre fonctionnaire du ministère de la Voirie rencontrent le surintendant d'agence Roy à son bureau. Roy convoque alors une assemblée du Conseil de bande[113], qui débute à 14 h et ne dure qu'une heure et demie. Après avoir entendu la proposition de la province, l'assemblée, composée du chef Paul Rock et de six conseillers, refuse à l'unanimité toute entente[114]. Le compte rendu du Conseil de bande ne décrit pas la nature de la proposition du ministère de la Voirie, mais les motifs du refus du Conseil de bande sont explicites : « La raison de ce refus est que l'offre faite par les représentants du ministère de la Voirie est venue avant tout arrangement technique[115] ». Selon le surintendant Roy, le Conseil de bande de Betsiamites n'est pas opposé au projet, mais souhaite simplement « que son village puisse bénéficier des services publics en faisant passer la route à proximité du village[116]. » Comme le constate R.L. Boulanger, superviseur régional des agences indiennes : « la bande n'acceptera rien qui aurait pour effet d'isoler le village de Bersimis de la route[117] ».

---

111 L.L. Brown, directeur suppléant des Affaires indiennes, à Joseph Matte, sous-ministre par intérim de la Voirie, 25 mai 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1189-1190).

112 Joseph Matte, sous-ministre par intérim de la Voirie, à G.H. Roy, surintendant, agence de Betsiamites, 3 juin 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1191).

113 G.H. Roy, surintendant, agence de Betsiamites, à L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, 1er juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1206).

114 Conseil de bande de Bersimis, compte rendu d'assemblée, 21 juin 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1198).

115 Conseil de bande de Bersimis, compte rendu d'assemblée, 21 juin 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1198).

116 G.H. Roy, surintendant, agence de Betsiamites, à L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, 1er juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1206). Cette volonté est aussi explicitement formulée dans le texte des résolutions du conseil de bande du 30 août 1954, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1167) et du 2 mai 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1180).

117 R.L. Boulanger, surintendant régional des agences indiennes, à L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, 14 juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1212).

Approbation par les résolutions du Conseil de bande des 7 et 27 juillet 1955

Deux rencontres ultérieures du Conseil de bande sont déterminantes dans l'aboutissement des négociations. Le 7 juillet 1955, le Conseil de bande révise d'abord sa position du 21 juin et accepte l'emplacement proposé par le ministère de la Voirie pour le pont[118]. Les raisons de ce changement ne sont pas connues avec certitude, mais il est possible que la Bande de Betsiamites ait reçu les explications techniques demandées au sujet du site privilégié par le Québec, à savoir qu'il a été sélectionné par les ingénieurs pour que la distance à franchir soit la plus courte possible, tout en permettant d'élever suffisamment l'infrastructure pour permettre aux bateaux de passer dessous. Le 19 juillet 1955, L.L. Brown écrit au sujet de ces considérations techniques : « nous sommes heureux de constater que les Indiens l'ont compris et qu'ils n'insisteront pas sur ce point[119] ».

Le Conseil de bande pose toutefois une condition précise à l'acceptation du site choisi pour le pont : « que les approches du côté est relient le pont à la route nationale au point de jonction de la route nationale présente et de la rue Ashini[120] ». La bande exprimait ainsi encore une fois clairement sa volonté de ne pas voir les futures installations contourner la réserve. La RCB du 7 juillet formule de plus l'unique demande de compensation explicite de toutes les négociations antérieures au début des travaux : « En compensation pour le terrain devant être cédé pour la construction des approches du pont, le Conseil serait prêt à accepter le pavage permanent des rues dans le village de Bersimis[121] ».

À la deuxième rencontre, celle du 27 juillet 1955, qui se déroule cette fois en présence des fonctionnaires provinciaux, le Conseil de bande de Betsiamites adopte quatre résolutions :

> [Traduction]
> QUE le droit de passage soit accordé au ministère de la Voirie du Québec pour construire et entretenir une route à partir du pont projeté au nord du quai des Brown jusqu'au village indien de Bersimis.
>
> QUE ladite route soit orientée vers le sud, de façon à passer du côté sud du Petit Lac, puis à rejoindre la route 15 à environ 1 500 pieds à l'est de l'extrémité nord de la rue Ashini.

---

118 RCB de Bersimis, 7 juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1211).

119 L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, à R.L. Boulanger, surintendant régional des agences indiennes, 19 juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1213–1214).

120 RCB de Bersimis, 7 juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1211).

121 RCB de Bersimis, 7 juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1211).

> QUE le ministère de la Voirie construise également une route de jonction, en direction nord-ouest, entre l'extrémité nord de la rue Ashini et la route projetée.
>
> QUE le ministère de la Voirie soit tenu d'assurer l'entretien estival de toutes les routes ou parties de routes à partir de l'extrémité nord de la rue Ashini[122].

Le Conseil de bande donnait donc son accord à l'octroi d'un droit de passage à la province, à la condition que le tracé venant du pont bifurque vers le sud, afin de passer près du village avant de rejoindre l'ancienne route, et qu'une jonction soit faite avec l'extrémité nord de la rue Ashini. La compensation pour le droit de passage demandée dans la RCB du 7 juillet, c'est-à-dire « le pavage permanent des rues dans le village de Bersimis[123] », ne figure pas dans la RCB du 27 juillet, qui lie par contre le ministère de la Voirie à l'entretien estival « de toutes les routes ou parties de routes à partir de l'extrémité nord de la rue Ashini[124] ».

Fort de la RCB du 27 juillet, le ministère des Affaires indiennes accorde au ministère de la Voirie la permission d'entamer les travaux du pont[125]. Toutefois, le ministère de la Voirie ne termine jamais les formalités administratives prévues par la *Loi sur les Indiens*[126].

Droit de passage et compensation

Les trois premières lettres des Affaires indiennes à la province relativement au pont de la rivière Betsiamites mentionnent les démarches légales nécessaires afin d'obtenir les droits sur les terres concernées. La première correspondance, en date du 7 octobre 1954, est adressée à Émile Fournier, du ministère de la Voirie. L.L. Brown y mentionne d'abord l'article 35 de la version de 1951 de la *Loi sur les Indiens*, qui fixe les règles d'expropriation sur une réserve indienne par un gouvernement provincial. L'autorisation du gouverneur en conseil est nécessaire, et il faut préalablement s'entendre avec la bande, qui peut demander une compensation pour les terres cédées[127].

---

122 RCB de Bersimis, 27 juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1222).

123 RCB de Bersimis, 7 juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1211).

124 RCB de Bersimis, 27 juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1222).

125 Laval Fortier à Arthur Bergeron, sous-ministre de la Voirie, 17 août 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1234).

126 *Loi sur les Indiens*, S.R.C. 1952, c. 149, art. 35.

127 L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, à Émile Hébert, vérificateur des titres, ministère de la Voirie, 7 octobre 1954, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1172).

Dans sa seconde lettre à Fournier, datée du 16 mai 1955, Brown précise le pouvoir du gouverneur en conseil d'aliéner des terres de réserve. Bien que l'article 35 de la *Loi sur les Indiens* n'exige pas formellement le consentement des Indiens, la politique du Canada consiste à l'obtenir avant que le gouverneur en conseil n'accorde le transfert de droit sur une réserve indienne[128]. Cette interprétation de la politique fédérale de l'époque est confirmée par R.L. Boulanger, superviseur régional pour les Affaires indiennes de 1955 à 1975, dans son témoignage en mai 2002 devant la CRI :

> M^e^ Vary : [...] Quelle était la politique des Affaires indiennes à l'époque concernant les terres de réserve lorsqu'il s'agissait d'utilisation, d'utiliser les terres pour fins publiques? Comment ça se passait? [...]
> M. Boulanger : Il fallait avoir le consentement des Indiens.
> M^e^ Vary : Est-ce que c'était dans tous les cas ça ou est-ce qu'il pouvait arriver qu'on puisse déroger à cette pratique-là?
> M. Boulanger : Moi, à ma connaissance, c'était dans tous les cas[129].

Enfin, dans sa troisième lettre, du 25 mai 1955, adressée cette fois au sous-ministre par intérim de la Voirie, Joseph Matte, Brown expose les trois étapes menant au transfert des droits sur les terres d'une réserve :

> En premier lieu, votre agent doit traiter avec le Conseil de la bande indienne pour l'achat du terrain nécessaire. [...] Après vous être entendus avec le Conseil de la bande, la demande nécessaire sera présentée au gouverneur en conseil afin que votre province soit autorisée à prendre les terres en question sur paiement du prix convenu.
>
> Afin d'obtenir cette autorisation, un arpenteur des terres de la province de Québec doit lever un plan suivant les formes prescrites[130].

De toute évidence, le ministère de la Voirie dispose donc, avant le début des travaux, des informations nécessaires sur les démarches à suivre pour obtenir le transfert des droits sur les terres concernées : 1) la province doit s'entendre avec le Conseil de bande de Betsiamites, qui peut exiger une compensation pour l'utilisation des terres; 2) une fois l'entente obtenue (avec ou sans compensation) un arpenteur du gouvernement du Québec doit faire parvenir un plan, « suivant les normes prescrites » par le Canada, des installations projetées; 3) le gouverneur en conseil émet

---

[128] L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, à Émile Hébert, vérificateur des titres, ministère de la Voirie, 16 mai 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1187–1188).

[129] Transcriptions de la CRI, 28 mai 2002 (Pièce 18a de la CRI, p. 63–64, Roméo Boulanger et Carole Vary).

[130] L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, à Joseph Matte, sous-ministre par intérim de la Voirie, 25 mai 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1189–1190).

ensuite l'autorisation de transfert des terres; 4) le gouvernement du Québec prend possession des terres concernées.

La première étape, celle de l'entente avec le Conseil de bande, est franchie le 27 juillet 1955. Trois semaines plus tard, le sous-ministre des Affaires indiennes, Laval Fortier, fait parvenir à son homologue du ministère de la Voirie une lettre dans laquelle il confirme l'« entière approbation » des Affaires indiennes à l'égard des « arrangements » pris avec le Conseil de bande. La province a l'autorisation de commencer les travaux, mais elle devra fournir « un plan de levé, selon la loi, indiquant l'emplacement exact de la route », afin d'obtenir « le titre de droit de passage de la route[131] ».

Avant de produire les plans demandés, toutefois, le ministère de la Voirie devait obtenir l'autorisation de l'arpenteur général du Canada pour faire un levé dans la réserve[132]. Cette autorisation est donnée le 12 septembre par R. Thistlethwaite. L'arpenteur général du Canada signale au passage que la province doit obtenir les droits, mais pas seulement sur la nouvelle portion de route :

> [Traduction]
> Comme le titre sur la route n'a jamais été transféré à votre ministère, il sera nécessaire de faire arpenter la totalité de la route, telle qu'elle sera dans son nouveau tracé. L'ensemble de la nouvelle route devra être marqué d'un liseré rouge dans le plan[133].

Le gouvernement du Québec ne donne jamais suite à la demande de l'arpenteur général du Canada. Il n'est pas possible d'après la documentation disponible de déterminer avec certitude la raison expliquant l'arrêt des procédures par le gouvernement québécois. Les travaux commencent en automne 1955 du côté ouest de la rivière Betsiamites[134]. Le pont est terminé en juin 1957[135], et

---

131 Laval Fortier, sous-ministre des Affaires indiennes, à Arthur Bergeron, sous-ministre de la Voirie, 17 août 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1234).

132 Arthur Bergeron, sous-ministre de la Voirie, à Laval Fortier, sous-ministre des Affaires indiennes, 26 août 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1244).

133 R. Thistlethwaite, arpenteur général du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, à J. C. Martineau, assistant ingénieur en chef du ministère de la Voirie, 12 septembre 1955, ministère des Transports du Québec [MTQ], Direction générale de l'Est (Documents de la CRI, p. 1253).

134 Québec. *Rapport général du Ministère des Travaux Publics de la province de Québec pour l'année se terminant le 31 mars 1956*, (Québec, Imprimeur de la Reine, 1956), p. 15 (Documents de la CRI, p. 1271).

135 Gédéon L. Legault, ingénieur en chef, district 7, à P.A. Boutin Inc., 28 janvier 1958, ANQ, E-23, n° d'accès 1960-01-039/88, dossier 288/57 (Documents de la CRI, p. 1356).

la route, même si elle est ouverte à la circulation avant, est terminée à l'automne 1958[136]. Toutefois, la question du titre foncier demeure en suspens pendant six ans, jusqu'à ce qu'un fonctionnaire des Affaires indiennes relève à nouveau le problème.

L'élargissement de la route 15 et la question du droit de passage, 1964–1968

La question du droit de passage ressurgit dans les années 1960, alors que le ministère de la Voirie entreprend des travaux d'élargissement et de redressement de la route 15. C'est G.H. Roy, ancien surintendant de Betsiamites devenu adjoint au surveillant régional des agences indiennes, R.L. Boulanger, qui rappelle la question au ministère de la Voirie dans une lettre le 19 mai 1964 :

> D'après nos records [*sic*], il semblerait que vous n'ayez pas encore obtenu un droit de passage pour la construction de la Route No.15 passant à travers la réserve de Bersimis.
>
> Cette route a été commencée dans les environs de 1935 et a été relocalisée après la construction du pont sur la réserve de Bersimis aux environs de 1956. Nous savons que d'autres travaux ont été effectués et aussi qu'il y en a en cours à l'heure actuelle et nous aimerions, dès que ces travaux seront terminés, qu'une demande officielle nous parvienne afin qu'on puisse vous obtenir ce droit de passage.
>
> Vous savez sans doute que l'arpentage de cette route devra être approuvé par l'Arpenteur Général du Canada et comme nous prévoyons que ce processus sera assez long, nous aimerions que les négociations soient commencées le plus tôt possible[137].

Albert Hémont, ingénieur principal du ministère de la Voirie pour le district concerné, demande à son ministère les renseignements relatifs au dossier[138] et répond à R.L. Boulanger le 26 juin 1964 :

> Un relevé complet de la route 15 traversant cette réserve sera fait dans un avenir rapproché et dès que ce plan nous sera parvenu, nous vous en transmettrons copie afin d'obtenir de votre ministère le droit de passage[139].

Le dossier est transféré à Roland Lessard du service des tracés et projets du ministère de la Voirie, qui demande à R.L. Boulanger les plans permettant de repérer les bornes existantes et

---

136 Ingénieur en chef adjoint, district 7, à Achille Tremblay, responsable, Salaires équitables, ministère du Travail, 6 novembre 1958, ANQ, E-23, n° d'accès 1960-01-039/88, dossier 4980/56 (Documents de la CRI, p. 1376).

137 G.H. Roy pour R.L. Boulanger, surveillant régional des agences indiennes, au ministère de la Voirie, 19 mai 1964, MTQ (Documents de la CRI, p. 1386).

138 Ingénieur principal du district 7, ministère de la Voirie, à Pierre-Paul Labrie, ingénieur chef, bureau du ministère de la Voirie, 26 mai 1964, MTQ (Documents de la CRI, p. 1387).

139 Albert Hémond, ingénieur principal du district 7, ministère de la Voirie, à R.L. Boulanger, surveillant régional des agences Indiennes, 26 juin 1964, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1388).

l'autorisation de l'arpenteur général pour procéder au levé demandé[140]. Le 20 octobre, G.H. Roy[141] transmet des renseignements sur la position de la bande relativement aux nouveaux travaux :

> Lors d'une visite faite à Bersimis la semaine dernière, on nous a remis votre formule V-D-1348 demandant l'autorisation de prendre possession immédiatement de tout le terrain requis pour l'élargissement et le redressement de la route No 15 sur la Réserve de Bersimis à partir de la rivière Aux Rosiers dans une direction générale Sud-Ouest sur une distance de 2.59 milles.
>
> Cette formule n'a pas été signée par la Bande Indienne mais par contre, elle ne s'objecte pas à ce que cette partie de la route soit redressée et améliorée. Nous savons d'ailleurs qu'un contracteur travaille déjà sur ce projet et n'ayant reçu aucune plainte de la Bande de Bersimis, nous ne voyons pas la nécessité de compléter votre formule V-D-1348.
>
> Nous osons croire que l'attitude du Conseil ne retardera pas les travaux déjà en cours[142].

Cette lettre nous apprend que le Conseil de bande refusait ou omettait de signer le formulaire nécessaire au transfert de droit spécifique à l'élargissement de la route, sans toutefois s'objecter aux travaux en cours.

Le ministère de la Voirie entreprend par la suite des démarches pour obtenir via les Affaires indiennes les plans et instructions nécessaires de l'arpenteur général du Canada pour effectuer les levés demandés[143]. Cette étape semble avoir été franchie, mais, le 21 avril 1965, l'arpenteur général du Canada n'a toujours pas reçu les plans pour l'octroi du droit de passage[144]. G.H. Roy relance à nouveau la question auprès du ministère de la Voirie le 21 avril 1965 :

> Nous croyons qu'à l'heure actuelle les redressements de cette route sont complétés ou à la veille de l'être et il serait opportun de présenter votre demande accompagnée

---

140 Roland Lessard, chef de la Division des plans parcellaires, à R.L. Boulanger, surveillant régional des agences indiennes, 16 octobre 1964, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1396).

141 Le 28 mai 2002, lors de sa comparution devant la Commission des revendication des Indiens à propos du dossier, R.L. Boulanger mentionne que c'est G.H. Roy qui s'occupait du dossier pour le bureau régional de Québec. Transcriptions de la CRI, 28 mai 2002 (Pièce 18a de la CRI, p. 48–49, Roméo Boulanger).

142 G.H. Roy pour R.L. Boulanger, surveillant régional des agences indiennes, à Roland Lessard, chef de la division des plans parcellaires du ministère de la Voirie, 20 octobre 1964, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1398–1399).

143 R.L. Boulanger, surveillant régional des agences indiennes, aux Affaires indiennes, 17 décembre 1964, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, 1403); G.H. Roy, surveillant régional adjoint des agences indiennes, à Roland Lessard, chef de la division des plans parcellaires, ministère de la Voirie, 17 décembre 1964, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1404).

144 R. Thistlethwaite, arpenteur général du Canada, à David Vogt, administrateur des terres, Affaires indiennes, 12 avril 1965, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1410).

> d'un plan pour soumission à l'Arpenteur Général du Canada qui devra l'approuver avant que le droit de passage vous soit accordé.
>
> Il est aussi possible que des négociations soient entreprises avec la Bande de Bersimis concernant la compensation qu'il s'attende de recevoir.
>
> Nous osons croire que vous porterez une attention spéciale à cette demande et que le nécessaire sera fait afin de légaliser cette affaire[145].

Rien n'indique que la province ait répondu à cette demande.

La position du Québec sur la question de la compensation

Dans sa correspondance avec le ministère de la Voirie du Québec, le ministère des Affaires indiennes mentionne à plusieurs reprises le fait que la Bande de Betsiamites pouvait obtenir une compensation pour l'utilisation d'une partie de la réserve pour la route 15[146]. La position du Québec sur cette question demeure vague, mais certains éléments nous indiquent qu'elle était différente de celle des Affaires indiennes. En plusieurs occasions, les fonctionnaires provinciaux suggèrent que le gouvernement du Québec préfère se faire attribuer directement les titres par le gouverneur en conseil, pour éviter d'avoir à offrir une compensation[147]. En mai 2002, le témoignage devant la CRI de R.L. Boulanger laisse entendre que la même position était soutenue par la province au cours des négociations au sujet du pont et du nouveau tronçon de la route 15 :

> Moi j'ai rencontré M. Martineau, je me souviens seulement de ça pratiquement. Il était chef-arpenteur, ou quelque chose comme ça. Il était question d'arpentage à ce moment là.
>
> M. Thislethwaite voulait que les instructions pour l'arpentage viennent d'Ottawa et lui il disait qu'il était capable de faire la même chose à Québec. Après ça ils ont discuté du problème de droits réversifs, que le fédéral n'avait pas d'affaires à donner un chemin qui ne lui appartenait pas. Le titre n'avait pas été transféré au fédéral, seulement l'usufruit. Ça je me souviens de ça.

---

145 G.H. Roy, pour R.L. Boulanger, surveillant régional des agences indiennes, au ministère de la Voirie, 20 octobre 1964, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Document de la CRI, p. 1412).

146 Voir par exemple : L.L. Brown, surintendant des réserves et des fiducies, Affaires indiennes, à Émile Hébert, vérificateur des titres, ministère de la Voirie, 7 octobre 1954, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1172); L.L. Brown, surintendant et directeur par intérim des Affaires indiennes, à Joseph Matte, sous-ministre par intérim de la Voirie, 25 mai 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1189–1190); G.H. Roy, pour R.L. Boulanger, surveillant régional des agences indiennes, au ministère de la Voirie, 20 octobre 1964, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110. (Document ICC, p. 1412).

147 Voir, par exemple : Avila Bédard, sous-ministre des Terres et Forêts, au sous-ministre des Mines et des Ressources, 27 mars 1946, BAC, RG 10, vol. 7677, dossier 23003-1, partie 4 (Documents de la CRI, p. 1093); Maurice Descôteaux, directeur des terres, ministère des Terres et Forêts, à Émilien Fournier, adjoint au directeur du service des Tracés et Projets du ministère de la Voirie, 21 juin 1968, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110; Documents de la CRI, p. 1413–1414).

> Ensuite M. Martineau, je pense, lui son opinion c'était que si l'usufruit était cédé que ça devenait tout simplement un terrain provincial point, qu'il n'y avait pas de dédommagements à donner puisque ça appartenait à la province[148].

Les documents examinés ci-après indiquent toutefois qu'une compensation a probablement été accordée à la Bande de Betsiamites pour la construction du pont et du nouveau tronçon de la route 15, soit le revêtement des rues et chemins du village.

La compensation : le pavage des rues du village de Betsiamites

Dans une RCB datée du 7 juillet 1955, le Conseil de bande de Betsiamites formulait pour une première fois une demande de compensation dans une résolution, soit « le pavage permanent des rues du village de Betsiamites[149] ». Dans la RCB du 27 juillet 1955, on ne retrouve pas l'expression exacte de cette demande. Toutefois, le quatrième point contient une disposition qui pourrait bien en reprendre l'esprit, soit l'entretien des rues du village : « QUE le ministère de la Voirie soit tenu d'assurer l'entretien estival de toutes les routes ou parties de routes à partir de l'extrémité nord de la rue Ashini[150] ».

En août 1956, le programme du nouveau chef du Conseil de bande, tel que rapporté par C. Sylvestre de l'agence de Betsiamites, prévoyait « de poursuivre en justice le gouvernement provincial du Québec relativement à l'emprise routière actuelle menant au nouveau pont[151] ». Le motif précis de la poursuite projetée n'est pas spécifié, mais on peut supposer qu'il s'agit de conditions de l'entente du 27 juillet 1955 qui n'ont pas été respectées selon le Conseil de bande.

Bernadette St-Onge et Alexandre Hervieux, qui est signataire des RCB des 7 et 27 juillet 1955, confirment en juillet 2001 devant la CRI que le pavage des rues faisait partie de l'entente[152]. Dans son témoignage devant la CRI le 28 mai 2002, Roméo Boulanger appuie également cette version :

---

148 Transcriptions de la CRI, 28 mai 2002 (Pièce 18a de la CRI, p. 50, Roméo Boulanger).

149 RCB de Bersimis, 7 juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1211).

150 RCB de Bersimis, 27 juillet 1955, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1222).

151 C. Sylvestre, agence indienne de Betsiamites, au superviseur régional des Affaires indiennes, 24 août 1956, BAC, RG 10, volume 7130, dossier 379/3-6 (Documents de la CRI, pièce 16).

152 Transcriptions de la CRI, 14-15 juin 2001 (Pièce 14b de la CRI, p. 163–164, Bernadette St-Onge); Transcriptions de la CRI, 14-15 juin 2001, p. 148–149, Alexandre Hervieux.

> Je pense qu'il a été question de pavage à un moment donné dans les discussions avec la province. C'est ce que je pense. Je n'en suis pas certain.
>
> La bande a demandé d'avoir du pavage comme une sorte de dédommagement ou pour consentir à ce que la route passe à travers la réserve. [...]
>
> Quand je suis descendu après ça à Bersimis j'ai constaté que c'était pavé. On m'a dit que ça résultait un peu des négociations avec la province[153].

En août 1958, le gouvernement provincial avait fait paver « environ la moitié des rues[154] ». Le pavage des rues du village n'est toutefois pas complété cette année-là. Le 7 août 1958, le député fédéral du Saguenay, Perreault LaRue, demande aux Affaires indiennes d'aider à défrayer les coûts pour terminer l'opération, ce qui représente un investissement d'environ 45 000 $[155]. Le ministère n'a toutefois pas les fonds demandés et refuse de participer aux travaux en 1958. La question devait toutefois être « étudiée plus à fond » au moment de la publication des prévisions budgétaires pour l'année 1959-1960[156]. À aucun moment le ministère ne fait allusion à une obligation du gouvernement du Québec d'assumer seul le pavage des routes et chemins. Rien n'indique dans la documentation disponible que le gouvernement provincial ait effectué d'autres travaux de pavage dans la réserve avant 1967. Une communication interne du ministère des Transports rédigée en 1977 mentionne que « le Conseil de la réserve a obtenu en 1967 le pavage des rues qu'il demandait[157] ».

Dans son témoignage devant la Commission, le 15 juin 2001, Bernadette St-Onge semble également indiquer que la compensation a été accordée en deux temps. Lorsqu'on lui demande si des promesses n'avaient pas été accomplies par le gouvernement du Québec dans l'entente pour le passage de la route 15, elle répond : « Le revêtement n'a pas été fait, je veux dire dans le temps précis[158] ». L'expression « dans le temps précis » suggère qu'il a été fait plus tard; aucune question subséquente n'a été posée permettant de préciser cette réponse, mais Bernadette St-Onge exprime l'opinion que cette condition n'avait pas été respectée. En 1977, le chef du Conseil de bande, Léonard Paul, avait toutefois laissé entendre le contraire dans une lettre au ministère des Transports

---

153 Transcriptions de la CRI, 28 mai 2002 (Pièce 18a de la CRI, p. 123, Romée Boulanger).

154 Perreault LaRue, député fédéral du Saguenay, à Jules D'Astous, surintendant des Affaires indiennes, 7 août 1958, BAC, RG 10, vol. 8725, dossier 379/8-9, partie 2, (Documents de la CRI, p. 1368).

155 Perreault LaRue, député fédéral du Saguenay, à Jules D'Astous, surintendant des Affaires indiennes, 7 août 1958, BAC, RG 10, vol. 8725, dossier 379/8-9, partie 2, (Documents de la CRI, p. 1368).

156 H.M Jones, directeur des Affaires indiennes, à Perreault LaRue, député fédéral du Saguenay, 19 août 1958, BAC, RG 10, vol. 8725, dossier 379/8-9, partie 2, (Documents de la CRI, p. 1372).

157 Gérard Bolduc, chef du service de Québec, Direction de l'arpentage général, à Pierre Lapointe, directeur de l'arpentage légal, 19 mai 1977, MAINC, Région du Québec (Documents de la CRI, p. 1442–1443).

158 Transcriptions de la CRI, 14-15 juin 2001, (Pièce 14b de la CRI, p. 163–164, Bernadette St-Onge).

et des Travaux publics : « le gouvernement provincial de l'époque avait compensé ce droit de passage par la pose de l'asphalte sur les principales rues de la réserve[159] ».

Les travaux sont toutefois alors à refaire, et le chef demande au ministre des Transports et des Travaux Publics une nouvelle collaboration de son ministère :

> Or depuis, divers travaux de mise en place des structures d'aqueduc et d'égout ont nécessité l'enlèvement de ce matériel de nos rues.
>
> Aussi, Monsieur Le Ministre, tel que discuté au cours de cette rencontre, nous demandons une participation de votre ministère dans notre projet de pavage des rues de la réserve[160].

Tout porte à croire que le pavage des rues du villages a donc été demandé par le Conseil de bande en 1955 comme compensation pour la construction du pont et du nouveau tronçon de la route 15. Cette condition apparaît dans la RCB du 7 juillet 1955; bien que la RCB du 27 juillet 1955 ne la réitère pas, il semble qu'il y soit fait allusion implicitement. Cet engagement de la province a été rempli en partie en 1958, alors qu'environ la moitié des rues du village est pavée. Le Conseil de bande renouvelle vraisemblablement sa demande, et le travail est terminé en 1967.

Le statut de la route 15, 1968–1999

De 1964 à 1968, la question du statut de la route 15 tombe apparemment dans l'oubli au ministère des Affaires indiennes. En 1968 et 1969, une série de correspondances internes cherchera toutefois à établir si oui ou non un décret en conseil a été pris pour le transfert à la province des terres de réserves touchées par le droit de passage.

Efforts pour en préciser le statut, 1968–1969

En juillet 1968, le bureau régional du district de Sept-Îles des Affaires indiennes demande « une copie de l'arrêté en Conseil émis par le Gouvernement Fédéral autorisant la voirie du Québec à avoir droit de passage sur la Réserve afin d'y faire construire la route quinze, le tout afin de compléter nos dossiers sur les droits de passage[161] ». Incapable de retrouver le document, le bureau de Québec

---

159 Léonard Paul, chef du Conseil de bande de Bersimis, à Lucien Lessard, ministre des Transports et des Travaux publics, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1437).

160 Léonard Paul, chef du Conseil de bande de Bersimis, à Lucien Lessard, ministre des Transports et des Travaux publics, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1437).

161 J.M. Robert pour J.M. Pauze, surintendant responsable, bureau régional de Québec, 16 juillet 1968, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1415).

transfère la demande à l'administration centrale des Affaires indiennes en décembre[162]. Le Ministère répond d'abord, trois mois plus tard, qu'une recherche approfondie n'a rien donné. Le bureau régional du Québec demande alors au surintendant responsable au District de Sept-Îles de fournir tout renseignement dont il pourrait disposer[163]. Après avoir reçu deux rappels[164], le bureau régional de Sept-Îles se tourne finalement vers Paul Rock du Conseil de bande pour obtenir la documentation confirmant le statut de la route 15 :

> En date du 6 mai lors de ma visite à votre bureau, nous avons discuté du droit de passage [de la route 15]. [...]
>
> A cette même date, vous m'avez informé que vous aviez des anciens dossiers datant peut-être de cette époque dans lesquels vous pourriez peut-être trouver des documents traitant le sujet ci-haut mentionné, et que dans l'affirmatif, vous me feriez parvenir ces documents ou une copie.
>
> Je vous demanderais, si vos recherches ont été fructueuses, de me fournir tout document que vous jugerez important à ce sujet[165].

Rock répond par la négative le 18 juin 1969, mais demande plus de temps pour compléter les recherches[166]. Aucune réponse subséquente de Rock ne figure au dossier.

Le Conseil de bande présente des revendications, 1977–1999

Malgré cette correspondance entre le bureau régional et Paul Rock, René Simon, chef du Conseil de bande de Betsiamites, soutient que ce n'est qu'à la fin des années 1970 que le Conseil de bande prend réellement conscience des irrégularités du statut de la route 15, devenue entre-temps la 138. Dans ses remarques d'ouverture en juin 2001 devant la CRI, le chef Simon décrit ainsi comment la question a été portée à l'attention du Conseil de bande :

> Au cours de la décennie 70, les membres de la bande ont effectué un blocus de la Route 138 pour appuyer les revendications autochtones. Vu les hésitations des

---

162 C. L'Heureux, surintendant régional, Administration, bureau régional de Québec, aux Affaires indiennes, 13 décembre 1968, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1416).

163 H.T. Vergette, chef, Section des titres fonciers, au directeur régional, 5 mars 1969, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1417).

164 Notes de service de C. L'Heureux au surintendant responsable, District de Sept-Îles, datées des 14 avril, 12 mai et 12 juin 1969, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1419, 1420 et 1422).

165 J.L.R. Paradis, surintendant du Développement du district de Sept-Îles, à Paul Rock, administrateur du Bien-Être, Conseil de bande de Bersimis, 16 mai 1969 (Documents de la CRI, p. 1421).

166 Paul Rock, administrateur du Bient-Être, Conseil de bande de Bersimis, à J.L.R. Paradis, agence indienne de Sept-Îles, 18 juin 1969, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1424).

> autorités policières à intervenir, c'est alors que nous avons appris que le Québec ne détenait pas la propriété de l'emprise de la route[167].

Dans une RCB datée du 17 novembre 1977, le Conseil de bande donne à un avocat et aux responsables du dossier pour la bande « plein pouvoir de rencontrer, discuter, négocier, prendre des procédures judiciaires appropriées à l'encontre des organismes touchés[168] » relativement au droit de passage de la route 138. Le 21 avril 1980, Jean-Paul Gros-Louis, du ministère des Affaires indiennes, informe André Robillard que « ladite route [138] doit jusqu'à ce jour être considérée comme terre de réserve puisqu'aucun Arrêté en conseil fédéral établissant le droit de passage en faveur du Québec n'a été émis[169] ».

En septembre 1981, le Secrétariat des activités gouvernementales en milieu amérindien et inuit (SAGMAI) informe le Conseil de bande que le ministère des Transports prévoyait effectuer des travaux d'arpentage sur la réserve[170]. Le Conseil de bande demande d'abord de choisir lui-même la firme qui effectuerait le travail, puis refuse dans une lettre subséquente que les travaux soient réalisés[171]. Il est possible que le Conseil ait craint que l'arpentage en question ne serve à soumettre des plans au Canada pour obtenir le droit de passage : parce que, quatre jours après l'envoi de la lettre de refus, une RCB informe spécifiquement le ministère des Affaires indiennes qu'il n'est « pas question de céder les droits de la Bande sur la partie de la réserve qui est occupée présentement par la Route 138[172] ».

Le 30 juin 1987, le Conseil de bande adopte une RCB qui confirme son intention de poursuivre les démarches dans ce dossier[173]. Au moins quatre rencontres avec les représentants du

---

167 Transcriptions de la CRI, 14-15 juin 2001 (Pièce 14b de la CRI, p. 12, René Simon).

168 RCB de Bersimis, 17 novembre 1977, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1447).

169 Jean-Paul Gros-Louis, commis à la recherche de titres de bien-fonds, à M^e^ André Robillard, conseiller juridique de la police amérindienne, 21 avril 1980, Conseil Attikamek-Montagnais [CAM], dossier Route 138 (Documents de la CRI, p. 1465).

170 Gilles Jolicoeur, secrétaire adjoint, SAGMAI, à Jean-Claude Vollant, chef du Conseil de bande de Betsiamites, 9 septembre 1981, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1466).

171 Jean-Claude Vollant, chef du Conseil de bande de Betsiamites, à Gilles Jolicoeur, SAGMAI, 22 octobre 1981, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1469).

172 RCB de Betsiamites, 26 octobre 1981, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1471).

173 RCB de Betsiamites, 30 juin 1987, CAM, dossier Route 138 (Documents de la CRI, p. 1523).

ministère des Transports ont lieu de janvier 1987 à septembre 1988[174]. Celle du 29 avril 1988 visait à « faire le point sur le dossier » et à trouver une façon de « le régler définitivement[175] ». La position de la bande est ainsi résumée dans le compte rendu rédigé par un fonctionnaire provincial :

> Il appert qu'on [la bande] souhaite que le Québec négocie sur des mesures de développement économique, sur les évènements passés et futurs, car on mentionne qu'il n'est pas question de céder cette partie du territoire.
>
> Si le Québec refuse, l'avenue juridique sera là [...] Selon le chef Vollant et M. Cleary [du Conseil des Attikamek et des Innus-Montagnais] le recours à la revendication particulière ne semble pas celui qu'ils privilégient, pas plus que le recours au tribunal. Ils souhaitent une solution négociée[176].

Un document de travail daté de décembre 1988 confirme pour l'essentiel cette même position de négociation du Conseil de bande : « il est clair que l'entente [...] ne doit pas comporter de cession de territoire par la bande », mais plutôt « une indemnité globale pour l'utilisation passée du territoire » ainsi qu'un « loyer annuel pour l'utilisation future[177] ».

En octobre 1989, toutefois, un changement de ministre des Transports a pour conséquence un arrêt complet des négociations. Le mécontentement du Conseil de bande est exprimé par le chef Robert Dominique au nouveau ministre en avril 1990 :

> Nous comprenons fort bien qu'un changement de ministre entraîne inévitablement des délais dans le traitement des dossiers. Mais un silence de six mois nous apparaît plutôt suspect.
>
> Aujourd'hui, nous voulons savoir clairement ce qu'il advient du dossier de la route 138 à Betsiamites. La volonté politique d'en arriver à un règlement est-elle toujours présente?
>
> Loin de nous l'idée de faire des pressions indues, mais si dans les deux semaines qui viennent, nous n'avons pas reçu une réponse significative de votre part, il nous faudra bien conclure que notre dossier a pris le chemin des tablettes et qu'en conséquence, il nous faut réviser nos moyens d'actions[178].

---

174 Les réunions ont lieu les 7 janvier 1987, et les 29 avril, 10 mai et 6 septembre 1988. Voir : compte rendu de réunion, 7 janvier 1987, MTQ, Direction générale de l'Est (Documents de la CRI, p. 1514); compte rendu de réunion, 29 avril 1988, MTQ, Direction générale de l'Est (Documents de la CRI, p. 1534); compte rendu de réunion, 10 mai 1988, MTQ, Direction générale de l'Est (Documents de la CRI, p. 1538); et compte rendu de réunion, 6 septembre 1989, CAM, dossier route 138 (Documents de la CRI, p. 1571).

175 Compte rendu de réunion, 29 avril 1988, MTQ, Direction générale de l'Est (Documents de la CRI, p. 1533–1536).

176 Compte rendu de réunion, 29 avril 1988, MTQ, Direction générale de l'Est (Documents de la CRI, p. 1533– 1536).

177 « Dossier de la route 138. Proposition d'une position de négociation », décembre 1988, CAM, dossier route 138 (Documents de la CRI, p. 1561–1562).

178 Robert Dominique, chef du Conseil de bande de Betsimaites, à Sam Elkas, ministre des Transports, 2 avril 1990, MTQ (Documents de la CRI, p. 1575–1577).

L'expression de l'insatisfaction de la bande atteint son apogée en juillet 1990, lorsque la bande menace de bloquer la 138 pour inciter le gouvernement à bouger[179].

C'est d'abord la ministre fédérale d'État pour les Affaires indiennes et le Nord canadien, Monique Landry, que rencontre Jean-Louis Bacon, chef du Conseil de bande en janvier 1992[180]. Puis, une réunion a lieu le 6 avril 1992 avec des représentants du ministère des Transports du Québec et la Bande de Betsiamites, « pour faire le point sur le dossier de l'emprise de la route de Betsiamites[181] ». En novembre de la même année, le Conseil de bande cherche encore une fois à « régulariser la situation par la voie d'un règlement politique entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Conseil de bande[182] », et c'est cette fois au Secrétariat des affaires autochtones qu'il fait parvenir une proposition[183]. Il semble que ces efforts pour arriver à un règlement avec le Québec ne soient pas fructueux.

Le 10 mai 1995, le secrétaire exécutif du Conseil de bande de Betsiamites présente officiellement deux revendications particulières, « La Route 138 et la réserve de Betsiamites » et « Le Pont de la rivière Betsiamites », à la Direction générale des revendications particulières du MAINC. Les deux dossiers sont fondés sur les allégations suivantes :

> Il y a eu entente entre la Couronne fédérale et le Conseil de Bande lors d'une résolution du Conseil de Bande, le 11 août 1924, selon laquelle la Couronne fédérale aurait été mandatée de négocier un droit de passage en faveur de la province aux meilleurs intérêts de la Bande.
> [...]
> La procédure établie selon la loi n'a pas été suivie et les emprises de la route 138 et du pont n'ont jamais été transférées à la Province.
> [...]
> Les sommes prélevés dans le compte de la Bande pour la construction et l'entretien du chemin ont été faites sans droit.

---

179 « Les Montagnais menacent de bloquer la 138 », *Le Soleil*, 13 juillet 1990 (Documents de la CRI, p. 1585).

180 Monique Landry, ministre d'État aux Affaires d'indiennes et du Nord canadien, à Jean-Louis Bacon, chef du Conseil de bande de Betsiamites, MAINC, Région du Québec, dossier E-5670-06110 (Documents de la CRI, p. 1599–1600).

181 Raymond-M. Gagnon, secrétariat aux Affaires autochtones, note à Jacques Brouard, ministre des Transports, Jean-Claude Vollant, Conseil de bande de Betsiamites, et Yves Jourdain, Cabinet provincial, 27 mars 1992, MTQ, Direction générale de l'Est (Documents de la CRI, p. 1603).

182 « Dossier de la route 138. Proposition d'une position de négociation », [novembre 1992], MTQ, Direction générale de l'Est (Documents de la CRI, p. 1611).

183 Voir la lettre de Marcelline Kanapé, chef du Conseil de bande de Betsiamites, à Christos Sirros, ministre délégué aux Affaires autochtones, 6 novembre 1992, MTQ, Direction générale de l'Est (Documents de la CRI, p. 1610), ainsi que le document annexé à la lettre de Marcelline Kanapé, « Dossier de la route 138. Proposition d'une position de négociation », MTQ, Direction générale de l'Est (Documents de la CRI, p. 1611–1615).

> [...]
> La Couronne fédérale a manqué à ses obligations légales dans la conduite du dossier[184].

Le 16 avril 1999, la Direction des revendications particulières des Affaires indiennes transmet au chef René Simon la décision de la Couronne : « nous concluons, à titre préliminaire, aux rejets aux fins de négociations de ces deux revendications particulières[185] ». Une rencontre « pour discuter, notamment, de la route 138 et du pont de Betsiamites[186] » entre le ministère des Affaires indiennes et les représentants de la Bande de Betsiamites a lieu le mois suivant. Le 12 juillet 1999, le Conseil de bande de Betsiamites demande officiellement au Canada de réviser sa décision[187]. Le 22 septembre suivant, la Direction générale des revendications particulières rejette la demande de révision en concluant que « l'analyse de l'ensemble de la preuve ne nous permet pas de conclure à un manquement aux obligations légales du gouvernement fédéral[188] ».

Enquêtes de la Commission des revendications des Indiens, 2000–2004

Le Conseil de bande de Betsiamites poursuit ses démarches devant la Commission des revendications des Indiens, à qui il demande, le 5 juin 2000, d'examiner la décision du MAINC de rejeter ses revendications[189]. Le 13 juin suivant, la Commission accuse réception de la demande du Conseil de bande en concluant « qu'il semble que cette affaire soit de la compétence de la Commission[190] ».

---

184 Paul Cuillerier, directeur général des Revendications particulières, à René Simon, chef, Montagnais de Betsiamites, 16 avril 1999, avec annexe (Documents de la CRI, p. 1656–1664).

185 Paul Cuillerier, directeur général des Revendications particulières, à René Simon, chef, Montagnais de Betsiamites, 16 avril 1999, avec annexe (Documents de la CRI, p. 1656–1664).

186 René Simon, chef du Conseil de bande de Betsiamites, note aux membres du conseil de bande, 5 mai 1999, Documents de la CRI, p. 1665.

187 René Simon, chef du Conseil de bande de Betsiamites, à Paul Cuillerier, direction générale des Revendications particulières, 12 juillet 1999 (Documents de la CRI, p. 1668–1669).

188 Paul Girard, directeur général, Revendications particulières, à René Simon, chef du Conseil de bande de Betsiamites, 22 septembre 1999 (Documents de la CRI, p. 1674).

189 René Simon, chef du Conseil de bande de Betsiamites, à la Commission des revendications des Indiens, 5 juin 2000 (Documents de la CRI, dossiers de correspondance, vol. 1).

190 David E. Osborn, Commission des revendications des Indiens, à René Simon, Conseil de bande de Betsiamites, 13 juin 2000 (Documents de la CRI, dossiers de correspondance, vol. 1).

PARTIE III

QUESTIONS EN LITIGE

La Commission des revendications des Indiens a amorcé ses enquêtes sur les deux revendications de la Bande de Betsiamites en se fondant sur les trois questions suivantes :

1 Le Canada a-t-il manqué à ses obligations légales en ce qui concerne la route 15 (maintenant la 138) à l'intérieur de la réserve de Betsiamites?

2 Le Canada a-t-il manqué à ses obligations légales entre 1928 et 1939 en prélevant des fonds de la Bande de Betsiamites détenus en fiducie pour les fins de chemins situés à l'intérieur de la réserve de Betsiamites?

3 Le Canada a-t-il manqué à ses obligations légales en ce qui concerne le pont sur la rivière Betsiamites et sa bretelle d'approche?

PARTIE IV

CONCLUSION

Les enquêtes sur les revendications particulières de la Bande de Betsiamites relatives à la route 138 traversant la réserve de Betsiamites et au pont enjambant la rivière Betsiamites se sont déroulées en même temps. Les 14 et 15 juin 2001, la Commission a entendu le témoignage d'Anciens lors d'une audience publique tenue à Betsiamites. Sept Anciens y ont été entendus, parmi lesquels une personne qui était signataire des résolutions du conseil de bande des 7 et 27 juillet 1955. Les participants à l'audience publique se sont exprimés en montagnais, en français ou en anglais, ou dans une combinaison de ces langues, et ont bénéficié de services d'interprétation. La Commission a aussi recueilli en mai 2002 le témoignage de M. Roméo Boulanger, ancien directeur régional pour le Québec, du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

En octobre 2002, le ministère des Affaires indiennes a demandé de suspendre pour six mois les travaux de la Commission afin de permettre au Canada de reconsidérer les deux revendications[191]. Avec le consentement de la Bande, la Commission a ensuite accepté de proroger l'ajournement jusqu'en décembre 2003. Le 8 janvier 2004, le ministre des Affaires indiennes accepte de négocier le règlement des deux revendications[192] et le Conseil de bande accepte l'offre du ministre par voie d'une Résolution du conseil de bande datée du 13 février 2004[193].

La Commission des revendications des Indiens a rendu une ordonnance le 15 mars 2004 indiquant que, puisque la Bande de Betsiamites a accepté l'offre du Canada de négocier les deux revendications particulières, les enquêtes de la Commission sur ces revendications étaient closes[194].

---

191 Carole Vary, services juridiques du MAINC, aux commissaires Roger Augustine, Alan Holman et Sheila Purdy, à Renée Dupuis, responsable du dossier, à Kathleen Lickers, conseillère juridique, Commission des revendications des Indiens, et à Robert Mainville, conseiller juridique des Montagnais de Betsiamites, 10 octobre 2002 (Dossier de la CRI 2104-10-1, vol. 5).

192 Andy Mitchell, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Ottawa, à Raphaël Picard, chef, Conseil montagnais de Betsiamites, 8 janvier 2004 (Dossier de la CRI 2104-10-1, vol. 5). Cette lettre est reproduite à l'annexe B du présent rapport.

193 Robert Mainville, conseiller juridique des Montagnais de Betsiamites, à John B. Edmond, conseiller juridique de la Commission, 20 février 2004, avec en annexe la RCB datée du 13 février 2004 [Dossier de la CRI 2104-10-1, vol. 5].

194 CRI, ordonnance, 15 mars 2004. L'ordonnance est reproduite à l'annexe D du présent rapport.

POUR LA COMMISSION DES REVENDICATIONS DES INDIENS

Sheila G. Purdy
commissaire (présidente du comité)

Alan C. Holman
commissaire

Fait ce 10 mars 2005.

ANNEXE A

BANDE DE BETSIAMITES : ENQUÊTES RELATIVES À LA ROUTE 138 ET AU PONT DE LA RIVIÈRE BETSIAMITES
DÉCISION PROVISOIRE

Le 28 août 2002

M^e^ Carole Vary
Services juridiques, MAINC
10, rue Wellington, 10^e^ étage
Hull (Québec)
K1A 0H4

Par télécopieur

- et -

M^e^ Robert Mainville
Mainville et associés
1155, rue University
Montréal (Québec)
H3B 3A7

Objet : Conseil de bande de Betsiamites
Route 138 et réserve de Betsiamites, notre dossier n^o^ 2104-10-01
Pont de Betsiamites, notre dossier n^o^ 2104-10-02

Le comité de la Commission a terminé son examen de la lettre de M^e^ Carole Vary du 3 juillet 2002 comprenant 83 documents, celle du 8 juillet 2002 de M^e^ Mainville et celle du 15 juillet 2002 de M^e^ Vary.

Le comité a décidé que les 83 documents seront admis en preuve en raison de leur pertinence pour ce qui est de déterminer si la rédaction des documents attribués au Conseil de bande ou au chef de bande a été faite en anglais seulement. Le conseiller juridique de la Première Nation reconnaît dans sa lettre du 8 juillet 2002 que la preuve relative à l'utilisation de l'anglais est « une question importante et sérieuse qui mérite d'être prise en compte par la Commission. » Pour cette raison, nous sommes d'avis que la conseillère juridique du Canada devrait avoir la possibilité de se reporter à ces documents dans sa réponse aux arguments de la Première Nation sur ce point. Ainsi, les deux parties seront en mesure de formuler, d'après les documents admis en preuve et autres pièces au dossier, leurs arguments quant à savoir s'il existait une pratique de rédiger les documents en français d'abord et, si oui, ce que le comité devrait en conclure.

À nos yeux, ces documents et les pièces au dossier suffisent aux parties pour développer leurs arguments sur ce point. Par conséquent, le comité rejette la demande faite par la conseillère juridique du Canada qui souhaitait un délai supplémentaire pour mener une recherche plus poussée sur cette question; de plus, le comité n'admettra aucun autre document présenté par le Canada à cet égard, sauf s'il s'agit du procès-verbal de la réunion du Conseil de bande du 27 juillet 1955 ou d'une version française de la résolution du Conseil de bande de cette même date.

En outre, le comité demande que le Canada fasse connaître sans tarder à la Première Nation et à la Commission quelle méthode a été appliquée pour orienter sa recherche documentaire.

Le comité reconnaît d'emblée que, du fait de l'admission en preuve de ces 83 nouveaux documents, la Première Nation est en droit de disposer d'un certain temps pour y répondre. Nous attendrons cette réponse et acceptons que, si la Première Nation décidait de mener sa propre recherche documentaire, la présentation de l'argumentation écrite des parties pourrait être retardée.

En dernier lieu, le comité est d'avis que sa décision précédente du 28 mai 2002 se limitait à une demande formulée par la conseillère juridique du Canada pour permettre une recherche documentaire générale des archives de la Première Nation. Cette décision ne visait donc pas la production de documents tirés des archives du Canada et l'admissibilité en preuve de tels documents.

Commissaire Purdy | Commissaire Holman | Commissaire Augustine

c.c. Chef Raphaël Picard, Conseil de bande de Betsiamites
Nadia Bartolini, MAINC, Bureau des revendications particulières
Commissaire Renée Dupuis, CRI, commissaire-gestionnaire du dossier

ANNEXE B

OFFRE DU GOUVERNEMENT DU CANADA D'ACCEPTER LA REVENDICATION

Minister of Indian Affairs
and Northern Development

Ministre des Affaires
indiennes et du Nord canadien

Ottawa, Canada K1A 0H4

SOUS TOUTES RÉSERVES

JAN

Monsieur Raphaël Picard
Chef du conseil des Montagnais de Betsiamites
4, rue Metsheteu
BETSIAMITES QC G0H 1B0

Monsieur,

De la part du gouvernement du Canada et conformément à la Politique des revendications particulières, j'ai le plaisir de vous offrir d'accepter, pour fins de négociations, les revendications particulières des Montagnais de Betsiamites concernant la route 138 traversant la réserve de Betsiamites ainsi que les assises du pont enjambant la rivière Betsiamites et le tronçon de raccordement reliant le pont à la route 138.

Suite à une réévaluation du dossier et selon la Politique des revendications particulières, le gouvernement du Canada reconnaît que ces revendications ont révélé des manquements aux obligations légales et fiduciaires découlant de la *Loi sur les Indiens* en ce qui concerne l'utilisation de terres de réserve pour fins publiques. Toutefois, le règlement de ces revendications implique la collaboration du gouvernement du Québec qui sera invité à participer à cette négociation.

Les détails de cette acceptation pour fins de négociations vous seront présentés prochainement dans une lettre de M. Michel Roy, sous-ministre adjoint, Revendications et gouvernement indien, ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada. J'espère que cette offre d'acceptation, qui s'inscrit dans un processus de réconciliation, nous mènera au règlement de ce grief et qu'il contribuera au renouvellement de nos relations futures.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Andy Mitchell, c.p., député

c.c.: Mme Renée Dupuis

ANNEXE C

ENQUÊTES SUR LES REVENDICA' ONS DE LA BANDE DE BETSIAMITES RELATIVES À LA ROUTE 138 ET AU PONT DE LA RIVIÈRE BETSIAMITES

1 Séance de planification — Ottawa, 22 mars 2001

2 Audience publique — Betsiamites, 14-15 juin 2001

La Commission a entendu le chef René Simon, Jean-Claude Vollant, Moïse Bacon, Pascal Bacon, Alexandre Hervieux, Adélard Riverin, Paul Benjamin, Joseph-Jacques Fontaine, Bernadette St-Onge.

3 Autre témoignage — Québec, 28 mai 2002

La Commission a entendu Roméo Boulanger.

4 Contenu du dossier officiel

Le dossier officiel des enquêtes se compose des documents suivants :

Route 138

- le dossier documentaire (7 volumes de documents, avec index annoté) (Pièce 1)
- 19 pièces déposées au cours de l'enquête

Pont de la rivière Betsiamites

- le dossier documentaire (1 volume de documents, avec index annoté) (Pièce 1)
- 19 pièces déposées au cours de l'enquête

Le rapport de la Commission et les lettres de transmission aux parties seront les dernières pièces versées au dossier officiel de l'enquête.

ANNEXE D

ORDONNANCE

Conseil de bande de Betsiamites
[Route 138 et réserve de Betsiamites]

Conseil de bande de Betsiamites
[Pont de la rivière Betsiamites

DÉCLARATION

Le 16 mai 1995, le Conseil de bande de Betsiamites, à Betsiamites, Québec, (le Conseil) a présenté des revendications particulières au Ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (le Ministre), concernant les questions suivantes :

1 la route 138 et la réserve de Betsiamites;
2 le pont de la rivière Betsiamites.

Le 16 avril 1999, le Ministre a rejeté ces revendications.

Dans une lettre datée du 5 juin 2000, suivie d'une résolution du conseil de bande datée du 28 novembre 2000, le Conseil a demandé à la Commission de faire enquête sur ces deux revendications.

ORDER

On May 16, 1995, the Betsiamites Band Council, Betsiamites, Quebec ("the Council"), submitted specific claims to the Minister of Indian Affairs and Northern Development ("the Minister") respecting the following:

1 Highway 138 and the Betsiamites Reserve
2 Bridge over the Rivière Betsiamites

On April 16, 1999, the Minister rejected these claims for negotiation.

By letter dated June 5, 2000, followed by a Band Council Resolution dated November 28, 2000, the Council requested that this Commission conduct an inquiry into each of these claims.

Le 13 juin 2000, la Commission a accepté de tenir une enquête sur chacune de ces revendications.

Les enquêtes sur ces revendications se sont ensuite déroulées concurremment jusqu'au 16 décembre 2002. En cours d'enquête, le témoignage de membres de la Première Nation a été recueilli à l'audience publique tenue les 14 et 15 juin 2001, et le témoignage de M. Roméo Boulanger, ancien directeur régional, Région du Québec, ministère des Affaires indiennes, a été recueilli le 28 mai 2002.

Le 10 octobre 2002, le Canada a proposé d'examiner à nouveau les revendications. Le 16 décembre 2002, le Conseil a accepté, par résolution du Conseil de bande datée du jour même, d'ajourner les enquêtes pour une durée déterminée. Le Conseil a par la suite accepté de prolonger la durée de l'ajournement des enquêtes.

Dans une lettre datée du 8 janvier 2004, le Ministre a offert d'accepter ces revendications aux fins de négociation.

Le Conseil a accepté l'offre du Ministre, par résolution du Conseil de bande datée du 13 février 2004.

PUISQUE les revendications particulières en l'espèce ont été acceptées pour négociation par une lettre datée du 8 janvier 2004 (voir annexe A) et puisque le Conseil a accepté l'offre du Ministre par une résolution du conseil de bande datée du 13 février 2004 (voir annexe B), le comité chargé des présentes enquêtes conclut qu'il y a lieu de conclure ces enquêtes.

On June 13, 2000, this Commission accepted this request.

The inquiries into these claims then proceeded concurrently until December 16, 2002. During the course of the inquiries, testimony of members of the First Nation was taken at the community session held on June 14 and 15, 2001, and the evidence of M. Roméo Boulanger, formerly Regional Director, Quebec Region, Department of Indian Affairs, was taken May 28, 2002.

On October 10, 2002, Canada proposed a further review of the claims. On December 16, 2002, the Council agreed, by Band Council Resolution of that date, to adjourn the inquiries for a given period. The Council subsequently agreed to extensions of the period of adjournment.

By letter of January 8, 2004, the Minister offered to accept these claims for negotiation.

The Council accepted the offer of the Minister by Band Council Resolution dated February 13, 2004.

SINCE the specific claims have been accepted by the Minister for negotiation by letter of January 8, 2004 (attached as Appendix A) and the Minister's offer has been accepted by the Council by Band Council Resolution of February 13, 2004 (attached as Appendix B), the panel hearing these inquiries finds that there are no longer any matters to be inquired into.

EN CONSÉQUENCE, LA COMMISSION DÉCLARE DONC :

Quel les enquêtes sur ces revendications particulières sont closes.

Fait à Québec, QC, ce 15e jour de mars 2004.

Sheila Purdy
Commissaire (présidente)

Alan Holman
Commissaire

THIS COMMISSION THEREFORE ORDERS AS FOLLOWS:

The inquiries into these specific claims are hereby concluded.

At Quebec, QC, this 15th day of March, 2004.

Sheila Purdy
Commissioner (Chair)

Alan Holman
Commissioner

Commission des revendications des Indiens

Édifice Enterprise
427, av. Laurier ouest, suite 400
C.P. 1750, succursale "B"
Ottawa (Canada) K1P 1A2
Téléphone (613) 943-2737 Télécopieur (613) 943-0157
www.indianclaims.ca